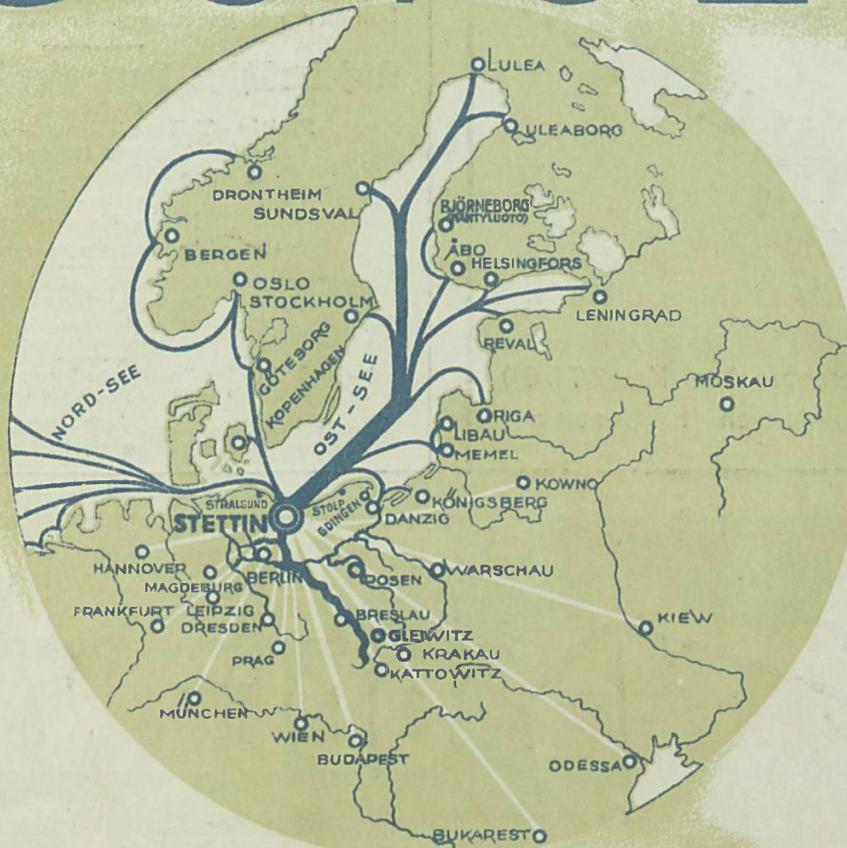


OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

Zur Geschichte der Stettiner bodenständigen privaten Versicherung.
Von E. Severus.

Die Neuregelung des Kraftwagen-Fernverkehrs.

Der Außenhandel Polens im ersten Halbjahr 1935.

Der Warenausgleich zwischen Lettland und Deutschland. — Von N. Ozolins.

Mitgliederbewegung der pommerschen N.S.V.

UNION

Actien-Gesellschaft für See-
und Fluss-Versicherungen in

Gegründet 1857

STETTIN

**Transport-
Versicherungen**
aller Art

Fernsprecher Nr. 27060

Drahtanschrift: „Seeunion“



**Rud. Christ. Gribel
Stettin**

Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen **Stettin**

und allen hauptsächlich deutschen und ausländischen Häfen der Ost- und Nordsee.

Durchfrachten nach Binnenplätzen und Uebersee.
Dampfer für **Massentransporte** in der europäisch. Fahrt.
Spezialschiffe zur Beförderung von **langem Eisen**.
Dampfer mit **Kühlräumen** für Butter-Transporte usw.

Regelmäßige Passagierdampferlinien

zwischen

Stettin—Tallinn (Reval)—Helsingfors

Stettin—Tallinn (Reval)—Wiborg

Stettin—Wisby—Stockholm

Stettin—Riga

Pillau-Helsingfors

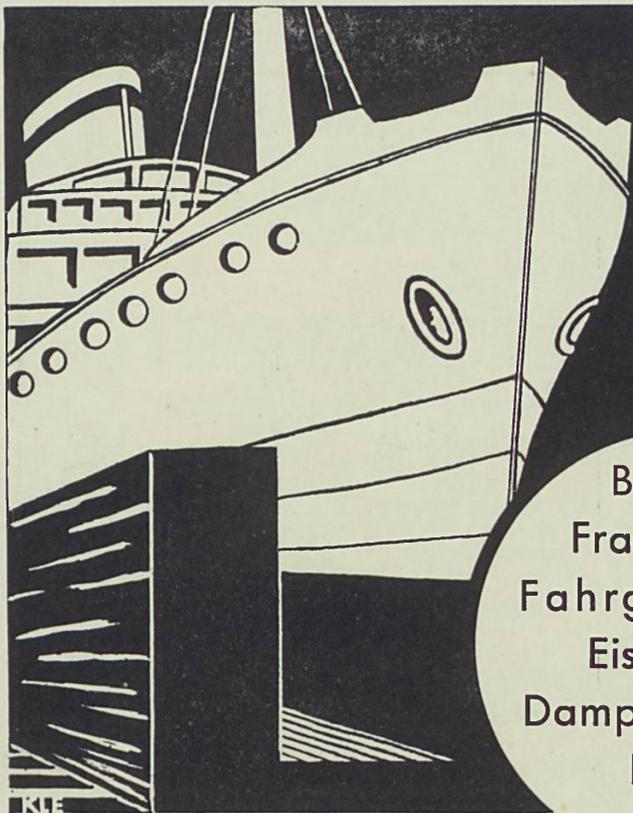
Wöchentliche Abfahrten in allen Richtungen.

Bequeme Gelegenheiten zu Rundreisen auf der Ostsee bei
Benutzung obiger Linien.

Gesellschafts- und Pauschalreisen nach Finnland, Estland, Lettland,
Schweden, Norwegen.

Auskünfte in allen Fracht- und Passageangelegenheiten sowie
Fahrpläne durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin



STETTINER ODERWERKE

Aktiengesellschaft für Schiff- u. Maschinenbau

STETTIN



FERNRUF: 25651
TEL. ADR.: ODERWERKE

Bagger
Frachtschiffe
Fahrgastschiffe
Eisbrecher
Dampfmaschinen
Kessel

Schwimmdocks-Schiffs- u. Maschinen-Repar.
Elektro-Schweißerei • Reparaturen für Fabriken prompt und billig • Eisen-Gießerei.



Von Stettin an die Ostsee

mit den größten und schönsten Schnelldampfern der Rügenlinie
„Rugard“, „Hertha“, „Odin“, „Frigga“.

Im Sommer tägliche Fahrten nach

Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz

Insel Rügen, Bornholm u. Kopenhagen

Abfahrt: von Stettin 11⁰⁰ täglich, Sonntags außerdem Sonderfahrt um 2⁴⁵ früh

Ermässigte Urlaubs-Rückfahrkarten

Illustrierte Prospekte und nähere Auskünfte durch

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

Bollwerk 1 b.

Liegestelle und Fahrkartenausgabe: vor Mitte Hakenterrasse.

Tel. 20030 u. 21415

dazu Seediens Ostpreußen: **Kiel / Travemünde—Warnemünde—Binz—Swinemünde—Zoppot—Pillau—Memel.**

Nach Swinemünde u. zurück

ab Stettin regelmäßiger täglicher Verkehr mit den Dampfern **„Berlin“, „Stettin“, „Swinemünde“.**
 Prospekte und nähere Auskunft durch

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G. / /

STETTIN, Bollwerk 1 b, Zimmer 9
 Fernsprecher Nr. 21415



SPARSAM

Keine Eigenschaft bewertet eine geschäftliche Auskunft höher als Sparsamkeit. Nicht der Betrag, den Sie ersparen, sondern die Zähigkeit, mit der Sie Ihr Guthaben stetig mehren, entscheidet. Auch die kleinsten Summen sollen zu uns!

**Städt. Sparkasse
 zu Stettin** Magazinstraße 1



Nebenstellen:

- I. Moltkestraße 12
- II. Am Bollwerk 12/14
- III. Falkenwalder Str. 189
- IV. Gießereistraße 23 a
- V. Hohenzollernstraße 9
- VI. Kreckower Straße 69
- VII. Pölitzer Straße 58
 Schlachthof, Am Dunzig 1/8

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für das Ostdeutsche Wirtschaftsgebiet und die Ostseeländer
AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN
AMTLICHES ORGAN DES LANDESVERKEHRS-VERBANDES POMMERN E. V.

Mitteilungen des Vereins zur Förderung überseeischer Handelsbeziehungen e. V. zu Stettin.

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

Mitteilungen der Deutsch-Schwedischen Vereinigung zu Stettin.

Mitteilungen des Großhandelsverbandes Stettin e. V.

Mitteilungen des Verbandes des Stettiner Einzelhandels.

Mitteilungen des Pommerschen Binnenschiffahrts-Vereins.

Deutsch-schwedischer Nachrichtendienst der Deutschen Gesellschaft zum Studium Schwedens zu Greifswald.

Bearbeitet unter Mitwirkung der Nordischen Ausland-Institute der Universität Greifswald.

Herausgegeben von Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer.

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, beurlaubt, für den Anzeigentell W. Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernspr. 35341. II. Vj. DA. 3033.

Nr. 15

Stettin, 1. August 1935

15. Jahrg.

Zur Geschichte der Stettiner bodenständigen privaten Versicherung.

Von Erwin Severus-Stettin.

Geschichte ist nicht ein Aneinanderreihen von Ereignissen der Zeitfolge nach. Sie wäre sonst nur eine seelenlose Tabelle ohne inneren Wert. Geschichte ist lebendige Entwicklung. Keine Entwicklung aber ist aus sich selbst geboren; immer hat ein Ding das andere getrieben und nach ewig gleichem Naturgesetz hat jeder Vorgang seinen eigenen Entstehungsgrund, jede Ursache ihre eigene Wirkung.

Ueber dem einzelnen Werden steht immer und überall der Antrieb eines umfassenderen Geschehens, und ob er schlecht ist oder gut, immer wird er die Folgeerscheinungen bestimmen und in besondere Bahnen lenken.

So ist es in der politischen Geschichte der Völker, so in der Geschichte ihrer Wirtschaft, und selbst der geringste Ausschnitt aus ihrer Entwicklung wird stets die gleichen Bindungen zeigen.

Deshalb läßt sich auch ein so eng begrenzter Teil der deutschen Wirtschaftsentwicklung, wie das Stettiner private Versicherungswesen, nicht folgerichtig behandeln, wenn nicht die allgemeine Gestaltung, in deren Rahmen es entstanden und gewachsen ist, zu Rate gezogen wird. — — — — —

Geschichtliche und politische Hintergründe.

Als die letzte Stunde des 18. Jahrhunderts den Schleier über die Vergangenheit deckte, kam in Deutschland eine wirtschaftliche Entwicklung zum Abschluß, die — ebenso zersplittert wie die politische — auf fast allen Gebieten unter dem Einfluß zahlreicher landesherrlicher Gewalten stand.

Das scharfe Auge der Regierungen, das keineswegs in allen Kleinstaaten und zu allen Zeiten durch väterliche Milde erfreute, wachte eifersüchtig über dem Fortschritt der einzelnen Länder und Ländchen, und der Krückstock des Alten

Fritz mag nicht immer nur eine symbolische Erscheinung gewesen sein.

Was aber die Wirtschaft des 18. Jahrhunderts an Erfolgen aufzuweisen hatte, dankte sie mehr oder weniger dieser Fürsorge, die, wenn auch vielfach hemmend und die freie Entfaltung beeinträchtigend, doch auf jeden Fall eine ruhige Stetigkeit gewährleistete hatte.

Neben den Beschränkungen durch die Landesherren und Behörden wurde das Tempo der Entwicklung allerdings auch in besonderem Maße durch die geistige Einstellung des damaligen Bürgertums bestimmt. Das war in Preußen ebenso der Fall, wie in den vielen Kleinstaaten, deren Dasein mehr oder weniger unter dem Eindruck des aufstrebenden Preußentums stand.

Trotz der vielbewegten Regierungszeit des großen Königs und der leidenschaftlichen Begeisterung jener Jahrzehnte fand sich der friedliche Bürger doch immer wieder in die trauliche Geruhsamkeit eines ausgeprägten Familienlebens zurück, das durch die graziösen Spiele der Rokokozeit und die gefühlvollen Lieder des beginnenden Biedermeiertums seine Prägung erhielt.

In diese Zeit eines beschaulichen und von oben mit starker Hand behüteten Gemeinschafts- und Einzeldaseins zuckte plötzlich der Flammenstrahl der französischen Revolution. Sonderbare, bisher nie gehörte Gesänge klangen jenseits der Rheingrenze auf. Ihr Rhythmus drang ins Blut wie prickelnder Wein, und der Ruf nach Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit schwang sich von dem blutgetränkten Boden der französischen Hauptstadt herüber auch in die Ohren der deutschen Stämme und rüttelte an dem friedlichen Sinn so manchen Biedermannes.

Hatte man sich früher — mehr oder weniger freudig — unter der führenden Hand der regierenden Landesherren manchen Einschränkungen der freien Tätigkeit gefügt, so fühlte man jetzt plötzlich die Flamme unbegrenzter Freiheit brennen und sah den bisherigen Zustand als eine Entwürdigung an.

Die Schranken, in denen sich das Volk unter der Hand seines Führers zu einer Gesamtheit vereinigt hatte, brachen zusammen, und über sie hinweg schritt in hemmungsloser Ungebundenheit die Persönlichkeit des Einzelmenschen.

In Zukunft sollte die Entwicklung der Wirtschaft nicht mehr von den Notwendigkeiten abhängen, die sich aus der Verbundenheit aller Glieder eines Volkes untereinander ergaben, sondern der einzelne Bürger würde in eigener selbstherrlicher Entscheidung Art, Umfang und Mittel seiner wirtschaftlichen Tätigkeit selbst bestimmen und ihre Erfolge verwerten können. Dem Zeitalter der souveränen Regierungsgewalten war das „liberalistische Zeitalter“ gefolgt, das im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einem unerhörten Aufschwung der Wirtschaft führte und alle Teile Deutschlands, selbst die entlegenen pommerschen Küstengebiete, in seinen Bann zog.

Daß diese allerdings gegenüber dem übrigen Deutschland in vieler Hinsicht eine mehr stiefmütterliche Rolle spielten, lag in der Natur der Sache, war auch früher nie anders gewesen und ist erst seit 1933 anders geworden.

Die Wirtschaftsgeschichte Pommerns und seiner Hauptstadt war immer eine wechselvolle seit den Tagen, als sich noch Polen, Dänemark und Brandenburg um ihren Besitz stritten, über die glorreiche Hansezeit, die traurigen Jahrzehnte der Schwedenherrschaft, den planvollen Aufbau unter der Regierung Friedrichs des Großen und seine gewaltige Fortsetzung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hinweg bis auf den endgültigen Zusammenbruch aller wirtschaftlichen Werte und Kräfte in den würdelosen Jahren 1919—1932.

Das 19. Jahrhundert brachte den Küstenplätzen der Nord- und Ostsee der Natur ihrer wirtschaftlichen Betätigung entsprechend vor allem das selbständige Reedereiwesen, führte allmählich, allerdings im besonderen Maße erst in seiner zweiten Hälfte, zu einer stolzen Vermehrung der Schiffszahlen, zur Ablösung der Segelschiffe durch Dampfschiffe, zum Bau großer und größter Fahrzeuge bis zu den früher nie gekannten modernen Ozeanriesen, zur Verwendung stärkster Maschinen, zur Erreichung unvorstellbarer Geschwindigkeiten.

Wenn auch in dieser Entwicklung die Häfen des Ostseegebietes hinter Hamburg, das infolge des einsetzenden transatlantischen Verkehrs einen gewaltigen Aufschwung nahm, allmählich zurückbleiben mußten, so hat sich doch wenigstens die Stadt Stettin eine scharf ausgeprägte Vorrangstellung innerhalb der Ostseehäfen zu erhalten gewußt, weil ihre Lage mit den gleich günstigen Beziehungen zur See und zum Binnenlande sich als gemeinsamer Brennpunkt von Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt und Landtransport immer wieder bewährte.

So ist auch in den Krisenzeiten des 19. Jahrhunderts Stettin der Haupthafen zur Vermittlung des Güteraustausches mit den nordeuropäischen Staaten geblieben und hat selbst Hamburg gegenüber durch Anspannung aller Kräfte und Ausnutzung aller Möglichkeiten einen nicht ergebnislosen Kampf geführt.

Daß infolge dieser Stellung der Stadt Stettin als See- und Handelsstadt sich vor allem die Notwendigkeit ergab, den Handel und das Transportwesen nach Möglichkeit zu er-

leichtern, ist natürlich, zumal in jenen Tagen der Warentransport sowohl im Inlande als auch nach dem Auslande und vom Auslande bei den unsicheren Transportmitteln und Wegen mancherlei Verluste mit sich brachte.

Es war allerdings keine Erfindung der Stettiner Kaufmannschaft, daß diese Förderung vor allem anderen auch durch einen ausreichenden materiellen Schutz vor Transportverlusten und -schäden erreicht werden konnte. Transportversicherungen einfachster Art hat es schon in alten Zeiten gegeben. Unter den norddeutschen Städten hatte bereits Hamburg im Jahre 1588 die erste Sectransportversicherung ins Leben gerufen und gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde es geradezu der Sammelpunkt aller Versicherungsunternehmungen, die damals in großer Zahl ins Leben traten.

Aber warum sollte man die Prämienfelder ins Ausland fließen lassen — Hamburg galt damals durchaus als Ausland —, während man sie doch in der eigenen Stadt so notwendig brauchte.

Die Transportversicherung.

So wurde am 5. Januar 1821 den Stettiner Kaufleuten Wissmann, Gribel, Toussaint und Steinke durch königliche Kabinettsorder der Betrieb der ersten Seeversicherung, der „Preußischen Seeassekuranz Compagnie“ auf 15 Jahre genehmigt. Die endgültige Bestätigung durch die Ministerien der Justiz und des Handels folgte allerdings erst am 12. März 1825, worauf der Betrieb am 8. Mai 1825 eröffnet werden konnte.

In der Eröffnungsbekanntmachung heißt es unter anderem: „Wir schmeicheln uns, daß der hiesige Handelsstand sich recht häufig mit seinen Versicherungen an uns wendet, um dadurch das Gedeihen des vaterländischen Instituts mitzubefördern.“

Die Preußische Seeassekuranz war nicht nur die erste See- und Flußtransportversicherung in Stettin, sondern in Preußen überhaupt. Sie war außerdem insofern von besonderer Bedeutung, als sich hier auch in Stettin zum ersten Mal eine Mehrheit unternehmungslustiger Kaufleute zusammenfand, die auf dem Wege der Aktienzeichnung das erforderliche Betriebskapital beschaffte.

Wohl war schon im 18. Jahrhundert, vor allem in außerdeutschen Staaten, aber auch in Deutschland, besonders in Hamburg und Berlin, die Form der Aktiengesellschaft gewählt worden; aber diese Gründungen waren doch mehr oder weniger Anfangerscheinungen neben der bis dahin üblichen Art der Versicherung durch kapitalkräftige Einzelkaufleute gewesen.

Erst der Umschwung in der allgemeinen Wirtschaftsführung, dessen Auswirkung sich in Preußen nach den Befreiungskriegen in verstärktem Ausmaße geltend machte, schuf mit dem Wachsen des privaten Unternehmertums in ständig zunehmender Anzahl auch die neuen Formen, in denen er seine Ziele am besten erreichen konnte.

Es liegt unter dem Eindruck der in den letzten Jahren völlig umgeformten Geistesrichtung des deutschen Volkes nahe, diese Versicherungsgesellschaften als rein kapitalistische Gebilde zu betrachten, die dem Unternehmertum, vor allem der Ausschüttung einer möglichst hohen Aktiendividende dienen sollten, wie jedes andere reine Erwerbsunternehmen auch. Es wäre selbstverständlich töricht, die Absicht des Erwerbes zu leugnen. Nur um der schönen Augen der Versicherungskandidaten willen oder ausschließlich aus rein gemeinnützigen Erwägungen heraus stellten die Aktionäre

dieser Gesellschaften ihr Kapital ebenso wenig zur Verfügung, wie es der eine Versicherung gewährende Einzelkaufmann getan hatte.

Trotzdem aber drängte sich bald mit der zahlenmäßigen Zunahme der Versicherten der Gedanke der Gemeinnützigkeit so stark in den Vordergrund, daß der durch den Geschäftsbetrieb erzielte Unternehmergewinn mehr und mehr an Bedeutung verlor gegenüber dem großen Vorteil, den die Wirtschaft als Gesamtheit von dem Versicherungswesen hatte.

Die tausend in der Versicherung liegenden Möglichkeiten der Vermögens- und Erwerbssicherung wären nie in so ausgiebiger Weise zur Verwirklichung gelangt, ja der Aufschwung der deutschen Wirtschaft überhaupt hätte nie einen so gewaltigen Umfang angenommen und zu so umwälzenden, für alle Zeiten bedeutungsvollen Neuerungen geführt, wenn nicht der gesunde Erwerbssinn des freien Kaufmanns, vereint mit seinem ebenso kühnen wie zielsicheren Wagemut, immer wieder als Ansporn gedient haben würde.

Das kann auch heute noch mit vollem Recht behauptet werden, wenn auch im Laufe der Jahre eine gänzlich falsche nur auf die Mehrung des Kapitals gerichtete Wirtschaftsführung zur Entwertung der menschlichen Persönlichkeit und damit zum eigenen Zusammenbruch geführt hat.

Ob der Sinn für Gemeinnützigkeit allerdings bereits in jener Zeit der ersten Gründungen besonders stark ausgeprägt war, braucht nicht unbedingt als Tatsache zu gelten. Jedenfalls scheint in Stettin die Verwaltung der Preußischen Seeassekuranz noch im 15. Betriebsjahre wenig Freude an den wachsenden Bestrebungen zur Gründung anderer Versicherungen gehabt zu haben. Das geht aus den verschiedenen Versuchen hervor, die Monopolstellung, die der Gesellschaft durch die königliche Kabinettsorder vom 15. Januar 1821 auf die Dauer von 15 Jahren eingeräumt war, durch eine Verlängerung des Monopols weiter zu erhalten, um auf diese Weise die Eröffnung eines von dem Kaufmann Friedrich Poll beabsichtigten Konkurrenzunternehmens zu unterbinden.

Aber die Gründung neuer Versicherungsanstalten war mittlerweile zu einer wirtschaftlichen Notwendigkeit geworden. Eine einzige Gesellschaft reichte für die See- und Handelsstadt Stettin schon deshalb nicht aus, weil die Versicherung großer und ganzer Ladungen ihre Kräfte überstieg.

Wollte man infolgedessen nicht Gefahr laufen, daß alle großen Ladungen bei „ausländischen“ Versicherungen, zu denen in erster Linie die Hamburger gehörten, untergebracht wurden, so mußten alle eigensüchtigen Gesichtspunkte Einzelner zurückgestellt werden.

Daß außerdem die Eröffnung neuer Versicherungsbetriebe auf das gesamte Handels- und Transportwesen der Stadt nur von günstigstem Einfluß sein konnte, lag schon in der zu erwartenden Erhöhung der Einnahmen sowohl aus den Kreisen der ortsansässigen Versicherungsnehmer, als auch durch die Prämienzahlungen auswärtiger und ausländischer Kaufleute begründet.

So konnte Friedrich Poll am 13. Februar 1840 sein „Friedrich Poll Assekuranz Comtoir“ zur Uebernahme von Versicherungen gegen Seegefahr auf allen Meeren und Fahrwassern eröffnen. Das Monopol der Seeassekuranz wurde nicht verlängert.

Nebenbei aber erstand außerdem zum ersten Mal in Stettin die Agentur einer ausländischen Transportversicherungsgesellschaft, der Oesterreichischen Riunione Adriatika-Triest.

Die Freude der Firma Friedrich Poll war dagegen nur von kurzer Dauer. Wurde sie schon durch sofort auftauchende Prämienstreitigkeiten mit der Seeassekuranz getrübt, die nur unvollkommen beigelegt werden konnten, so scheint sich auch recht bald in dem nun folgenden ersten Wettkampf zweier Stettiner Versicherungsunternehmungen das Recht des Stärkeren durchgesetzt zu haben. Friedrich Poll schloß sein Geschäft bereits wieder im November 1845.

Inzwischen hatte aber unter dem Druck der Notwendigkeit und angesichts der Fußfassung der ersten ausländischen Gesellschaft das Streben nach der Gründung bodenständiger Versicherungsgesellschaften seinen Fortgang genommen.

Schon im Januar 1842 hatte sich ein „Comite zur Begründung der Preußischen National Versicherungsbank“ gebildet, das aus den Stettiner Kaufleuten Rud. Christ. Gribel, Simon, Brumm, Koch jun., Weinreich, Goltdammer, Schillow, Görlitz, Theune, Fretzdorf und Theel bestand und das am 25. Januar 1842 zur Aktienzeichnung einlud.

Bedeutsam an dieser Gründung ist der Umstand, daß man in der richtigen Erkenntnis der Notwendigkeit einer ausreichenden Kapitalgrundlage das Aktienkapital auf 3 Mill. Taler (nach heutigem Wert 9 Mill. RM.) festsetzte und eine möglichst beschleunigte Bareinzahlung von 750 000 Talern verlangte, während die See-Assekuranz mit nur 600 000 Talern gegründet war.

Der Gegenstand des Unternehmens sollte ebenfalls die See- und Stromversicherung sein.

Am 31. Mai 1843 wurde auf der Generalversammlung die erste Satzung genehmigt und die Firma, die ursprünglich „Preußische National-Versicherungs-Bank“ lauten sollte, in

Saisonschluß-Verkauf

vom 29. Juli bis 10. August

Wir bringen in allen Abteilungen große Posten
Waren von guter Qualität außergewöhnlich billig

Gebrüder Horst

Paradeplatz

STETTIN

Gr. Wollweberstr.

„Preußische National Versicherungs-Gesellschaft“ abgeändert.

Der Geschäftsbetrieb dagegen wurde erst 2 Jahre später am 15. April 1845 aufgenommen und erstreckte sich bis Ende des Jahres nur auf die Versicherung gegen See- und Stromgefahr, vom Jahre 1846 ab auch auf die Feuersgefahr.

Im Jahre 1845 erstand außerdem die Stettiner Stromversicherungsgesellschaft, über deren Geschäftsbetrieb leider keine Urkunden vorliegen, die aber wohl kaum neben der National und der See-Assekuranz eine nennenswerte Bedeutung erlangt hat, da sie in keiner der zahlreichen amtlichen Beschwerden und Eingaben über die damalige Unzulänglichkeit des Stettiner Versicherungswesens genannt ist. Die 20 Jahre von 1825 bis 1845 sind für die spätere, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit erhöhter Kraft einsetzende Entwicklung überhaupt bahnbrechend gewesen.

Die eben hergestellten Swinemünder Molen, die wiederbeginnde Zunahme der in der Franzosenzeit schwer geschädigten und während der Befreiungskriege fast völlig eingestellten Segelschiffahrt, die Anfänge des Kunststraßen- und Eisenbahnbaues, die beginnende Ergänzung der Segelschiffahrt durch den Bau von Dampfschiffen, die Verbreiterung und Vertiefung der Oder, sowie umfangreiche Hafen- und Brückenbauten sind nur einige Ereignisse, die auf die Förderung des See-, Strom- und Landverkehrs einen nicht unerheblichen Einfluß ausübten und nicht nur eine stetige Vermehrung der ein- und ausfahrenden Schiffe, sondern — besonders von der Mitte des 19. Jahrhunderts ab — auch der ein- und ausgeführten Waren herbeiführten; und damit wuchs naturgemäß auch das Versicherungsbedürfnis.

Aber selbst nach der Aufnahme des Geschäftsbetriebes durch die National wollten die Klagen nicht verstummen, daß die vorhandenen Versicherungsanstalten keine ausreichende Gewähr für die Uebernahme jedes Risikos böten, so daß immer wieder der Ruf nach der Zulassung ausländischer Gesellschaften erhoben wurde.

Ganz besonders energisch trat der Magistrat von Swinemünde auf, der am 22. Juli 1847 in einer Eingabe an die königliche hochlöbliche Regierung erklärte:

„Die Nationalbank und die Preußische See-Assekuranz bewegen sich vermöge ihrer Statuten so schwerfällig, daß kein sonderlicher Segen für den Handel durch ihre Tätigkeit in Aussicht steht“.

Wenn auch diese Beschuldigung mit Recht von der „Stettiner Kaufmannschaft“ zurückgewiesen wurde, so führte der zweifellos unbefriedigende Zustand doch schließlich dahin, daß sich sogar das Ministerium für Handel und Gewerbe mit der Angelegenheit befaßte und die Stettiner Kaufmannschaft am 5. März 1849 zu einem Bericht aufforderte. Diese gab in ihrer Antwort nunmehr die Notwendigkeit weiterer Versicherungsanstalten für die Seeversicherung zu.

Die Steigerung des Bedürfnisses nach ausreichender Versicherung in diesen Jahren der wirtschaftlichen Neubelebung zeigt sich eindeutig in den noch vorhandenen Statistiken der größten Stettiner Gesellschaft, der „Preußischen National“, die in dem Zeitraum von 1845—1847 eine Zunahme der Versicherungssumme in der Seeversicherung von 3,8 Mill. RThr. auf 6,2 Mill. RThr., und in der Strom- und Landtransportversicherung sogar eine Zunahme von 1,7 Mill. RThr. auf 11,8 Mill. RThr. ausweisen.

Daß dann in dem folgenden Jahre 1848 allerdings ein erheblicher Rückschlag und zwar in der See-Versicherung auf 3 Mill. und in der Strom- und Landtransport-Versicherung

auf 4,8 Mill. eintrat, lag nicht in einem Abflauen des Versicherungsbedürfnisses oder in verminderter Aufnahmefähigkeit, sondern ausschließlich in der politischen Unsicherheit dieser „Revolutionszeit“ und vor allem auch in der Blockade des Swinemünder Hafens durch die Dänen anläßlich der kriegerischen Verwicklungen mit Dänemark begründet, wie überhaupt stets alle kriegerischen Ereignisse wie: der Dänekrieg von 1864 und der deutsch-französische Krieg von 1870/71 auf die Entwicklung des Seetransports und damit auch der Seeversicherung von ausschlaggebendem Einfluß waren.

Im übrigen nahm die Ausdehnung des Stettiner Seeverkehrs in diesen Jahren und in der Folgezeit weiter in erheblichem Maße zu. Stieg doch die Zahl der jährlich ein- und auslaufenden Schiffe, die noch im Jahre 1835 nur 1244 betragen hatte, in den Jahren 1850—1860 von 2232 auf 3153 und in den folgenden 10 Jahren auf 3875, so daß der Chronist Fr. Tiedke, der im Jahre 1849 die „Chronik Stettins“ schrieb, schon damals mit vollem Recht behaupten konnte:

„Die Intelligenz seiner (Stettins) Bewohner hat Gewerbe und Handel zu einer nie gekannten Blüte emporgehoben. Als erste Seestadt des preußischen Staates haben seine Handelsverbindungen sich auf alle Weltteile ausgedehnt. Seine Handelsmarine zählt über 200 Schiffe von zusammen 280 000 Commerzlasten Tragfähigkeit, welche fast alle Meere befahren.“

Der Ozean bot kein Hindernis mehr und wurde seit Anfang der 70er Jahre in regelmäßigen Fahrten nach Nordamerika gekreuzt.

Aber auch die Binnenschiffahrt hatte nach anfänglichen Einbußen durch die Konkurrenz der Eisenbahnen im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wiederum einen erheblichen Aufschwung zu verzeichnen, besonders nachdem im Jahre 1874 zur Erleichterung der Verbindung mit Schlesien der Ausbau der Oder planmäßig in Angriff genommen worden war, während der Landtransport durch die Vermehrung der Eisenbahnen eine, wenn auch nicht gleich starke, so doch ständig zunehmende Steigerung erfuhr.

Diese günstige Entwicklung wirkte sich naturgemäß auch auf die Gestaltung des Versicherungswesens aus und rief — im übrigen auch unwillkürlich dem Zuge jener ersten Gründerperiode folgend — 4 neue Versicherungsgesellschaften auf den Plan.

Im Jahre 1855 wurde die See- u. Flußversicherungsgesellschaft Pommerania, 1856 der Schiffversicherungsverein und im Jahre 1857 die „Union“ A.-G. für See- und Flußversicherungen gegründet, deren Statuten bereits am 16. Dezember 1856 durch königliche Kabinettsorder genehmigt waren.

In längerem Abstand folgte dann noch im Jahre 1869 die norddeutsche See- und Flußversicherungsgesellschaft A.-G., mit der die Reihe der Stettiner See- und Flußversicherungsgesellschaften dieses Zeitabschnittes ihren Abschluß fand. Die Entwicklung dieser Gesellschaften hat in den folgenden Jahrzehnten trotz der oftmals recht bewegten Zeitläufe einen stetigen und ruhigen Verlauf genommen. Das Fieber der Hochkonjunktur der Gründerjahre, das im übrigen Reich auf vielen Gebieten oft zu erheblichen Rückschlägen führte, scheint in der kühlen Luft des Nordens seine krankhafte Glut verloren zu haben und führte zu einer durchaus gesunden Belebung.

Man trieb vor allem eine — vielleicht etwas übertrieben — vorsichtige Risikopolitik, für die z. B. der Umstand bezeich-

nend ist, daß es noch im Jahre 1871 nicht möglich war, bei größeren Segelschiffen eine gemeinschaftliche Versicherung von Kasko und Ladung zu erreichen, sondern daß man sich mit einer Versicherung entweder des Kaskos oder der Ladung begnügen mußte. Eine Kaskoversicherung eiserner Dampfschiffe war bei den Stettiner Gesellschaften überhaupt nicht unterzubringen.

Es mag dahingestellt bleiben, ob diese Vorsicht immer am Platze war, jedenfalls wurde mit ihr erreicht, daß Versicherungssummen und Prämieinnahmen ein nach menschlichem Ermessen durchaus sicheres Geschäft verbürgten.

Erst im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts zeigte sich bei fast allen Versicherungsgesellschaften, hervorgerufen durch die plötzlich auftretende Geldflüssigkeit — der Privatdiskont der Reichsbank sank im Jahre 1894 auf eine durchschnittliche Höhe von 2,064% — ein starkes Anwachsen der Brutto-Prämieinnahmen, das in den Jahren 1891—1900 bei der National im See-, Strom- und Landtransportgeschäft eine Steigerung von RM. 150 000 auf M. 889 000 und bei der Pommerania eine solche von M. 133 000 auf M. 620 000 herbeiführte, während die „Norddeutsche“ nur eine Steigerung von M. 311 000 auf M. 398 000 erreichte.

Ueber die See-Assekuranz findet sich schon in einer Zusammenstellung der Stettiner Aktien-Gesellschaften aus dem Jahre 1889 kein Bericht mehr, so daß in der vorhergehenden Zeit ihre Auflösung erfolgt sein muß.

Auch die Pommerania ist im Jahre 1902 in Liquidation getreten und die „Norddeutsche“ 1933 von der National übernommen worden.

Als die ältesten Gesellschaften, die das Transportversicherungsgeschäft betrieben, wie als die ältesten bodenständigen Versicherungsgesellschaften Stettins überhaupt, bestehen infolgedessen heute nur noch die National-Versicherungsgesellschaft und die Union.

Erst sehr viel später, im Jahre 1922, wurde eine neue Transportversicherungsgesellschaft, die „Anker“ Allg. Vers.- und Transportgesellschaft“ gegründet die auch heute noch mit einem Aktienkapital von 100 000 RM. besteht, während die im Jahre 1916 ins Leben gerufene Atlantik-Transport-Vers.-A.-G., Stettin den Wirtschaftskrisen der Nachkriegszeit nicht gewachsen war und im Jahre 1931 in Konkurs ging.

Vielleicht wären die erwähnten Neugründungen der 50er und 60er Jahre bei der bekannten Beharrlichkeit und Gründlichkeit des pommerschen, besonders auch des Stettiner Volkscharakters noch nicht einmal sobald Wirklichkeit geworden, wenn nicht plötzlich, nachdem die Stettiner Kaufmannschaft auf die Anfrage des Ministeriums die Notwendigkeit weiterer Versicherungsgesellschaften zugegeben hatte, nunmehr Agenturen und Geschäftsstellen auswärtiger und ausländischer Gesellschaften wie Pilze aus dem Boden geschossen wären.

Versicherer und Gesellschaften aus Warschau, Kopenhagen, Rotterdam, Glasgow, London, Liverpool und Triest stellten ihre Vertreter oder Vermittler vor.

Und das war gut, wenn auch den damals vorhandenen Stettiner Gesellschaften, der See-Assekuranz, der National und der Stettiner Stromversicherung manches Geschäft an die Konkurrenz verloren ging; denn auf diese Weise wurde ihr Blick über die Mauern ihrer Geburtsstadt hinaus auf das weite Arbeitsfeld der übrigen Teile Preußens und Deutschlands gerichtet.

Es ist ein unzweifelhaftes Verdienst der National-Versicherung, diesen Weg als erste Stettiner Versicherungsgesellschaft mit Tatkraft und vor allem stets wachsendem Erfolg beschritten zu haben, namentlich auf dem Gebiet des Feuerversicherungswesens, das sie schon seit Ende 1845 bearbeitete und in kürzester Frist zu dem Hauptzweig ihrer Geschäftstätigkeit erhob hatte.

War es aber auch schon schwierig, in Preußen die erforderliche Erlaubnis der zuständigen Ortsbehörden zur Errichtung von Agenturen zu erhalten, so stellten sich diesen Versuch in den außerpreußischen Ländern außer Hamburg, Lübeck und Mecklenburg fast unüberwindliche Schwierigkeiten in den Weg, die schließlich dazu führten, daß zur Erreichung der mit zäher Energie (gewollten Geschäftsausdehnung) Verbindungen auch mit dem Ausland angeknüpft und in vielen Ländern befestigt wurden.

Es ist bezeichnend für den Partikularismus der damaligen Zeit und das verbohrt Eigenbrödlertum vieler Behörden, daß deutsche Versicherungsgesellschaften, im eigenen Vaterland abgelehnt, unter fremden Völkern Aufnahme suchen und finden mußten. Aber für Sachsen, Bayern und Schwaben war Preußen eben Ausland, wie ja auch in Stettin Hamburg als ausländische Stadt angesehen und behandelt wurde.

So wagte der Stettiner Kaufmann auch mit der „Ware“ Versicherung den Sprung über die Landesgrenze und über das Meer.

Anfangend mit der Anbahnung von ausländischen Verbindungen für den etwa erforderlich werdenden Abschluß von Rückversicherungen führte die Entwicklung schnell zur Gründung eigener Agenturen in den namhaftesten europäischen Ländern und bald spannen sich zahlreiche Fäden von Stettin nach Dänemark, Holland, Schweden, Norwegen und Rußland, ja selbst über den Atlantik nach Amerika, während der Verkehr mit anderen Staaten wie England, Frankreich und Spanien sich auf dem Wege über fremde Vermittlergesellschaften abwickelte. — — —

Die Feuerversicherung.

Die Geschichte des Feuerversicherungswesens ist eine Sache für sich. Sie im Rahmen einer immerhin beschränkten Darstellung zu erschöpfen, wäre ein vergebliches Bemühen. Sie hätte sich vielleicht einfacher und reibungsloser vollziehen können, wenn ihren Trägern immer das notwendige Verständnis dafür zu eigen gewesen wäre, daß auch die Versicherung gegen Feuersgefahr nicht Selbstzweck ist, sondern ebenso nur Mittel zum Zweck, wie alle Einrichtungen und Unternehmungen, die letzten Endes dem Volke dienen.

Wohl sind Richtlinien und Eingriffe einer ordnenden Hand am Platze, um die Gefahren eines regellosen und von nicht genügender Verantwortung getragenen Unternehmertums zu beseitigen, darüber hinaus aber sollen dem Geist und dem Verantwortungsbewußtsein der freien Wirtschaft die Wege offen bleiben, auf denen sie ihre Aufgaben erfüllen und ihre Berechtigung unter Beweis stellen kann. In der Feuerversicherung bestand aber stets ein dauerlicher Kampf zwischen den öffentlichen Anstalten und den später in Erscheinung tretenden privaten Unternehmungen. Nach einem verhältnismäßig kurzen Zeitabschnitt des privaten, aber auf rein gemeinnütziger Grundlage arbeitenden Brandgildenwesens von den Landesherren als staatliche Einrichtungen ins Leben gerufen und ausgebildet, um das übliche

Brandbettel- und Brandkollektunwesen durch geordnete gegenseitige Hilfeleistung der gefährdeten Volkskreise abzulösen und von jeher mit den verschiedensten Rechten, zum Teil auch mit Beitrittszwangrechten ausgestattet, glaubten die öffentlicher Anstalten die Feuerversicherung als ihre uralteste Aufgabe für sich allein in Anspruch nehmen zu dürfen und traten infolgedessen allen Bemühungen der später ins Leben gerufenen Privatunternehmungen — die erste private Feuerversicherungs-Aktien-Gesellschaft wurde im Jahre 1812 in Berlin gegründet — mehr oder weniger hindernd in den Weg.

Solange allerdings das Arbeitsgebiet der öffentlichen und der privaten Anstalten getrennt war und die ersteren nur die Immobilienversicherung betrieben, während den letzteren die Mobilversicherung vorbehalten blieb, waren die Reibungsflächen naturgemäß gering. Als aber das aufstrebende private Versicherungswesen auch für die Versicherung von Gebäuden — wenn auch zunächst nur in beschränktem Umränge — zugelassen wurde, versuchte man, die Ausbreitung des privaten Feuergeschäfts auf alle erdenkliche Weise zu erschweren, unterstellte sie zeitweise sogar der Aufsicht der Provinzial-Sozietäten, indem man ihnen die Schuld an den zahlreicher werdenden Bränden zuschob und verbot ihnen vor allem den Vermittlungs- und Werbungsbetrieb im Umherziehen.

Alles dies geschah, obgleich der Innenminister in einem Reskript vom 27. März 1849 sämtliche königliche Regierungen ausdrücklich angewiesen hatte, in Bezug auf die Bestätigung neuer Agenturen, „insbesondere den diesfälligen Gesuchen der Preußischen National-Versicherungsanstalt diejenige wohlwollende Berücksichtigung angedeihen zu lassen, welche die Solidität und die anerkanntswerte Geschäftsführung gerade dieser Sozietät in Anspruch zu nehmen berechtigt ist.“ Der Streit um die Werbung von Versicherungen durch Agenten im Umherziehen wurde schließlich durch ein vom Abgeordnetenhaus beschlossenes Gesetz vom 28. Januar 1867 zu Gunsten der privaten Feuerversicherungsgesellschaft entschieden, doch blieben auch nachher neue Erschwerungsversuche nicht aus, unter denen besonders eine preußische ministerielle Anordnung zur Gewerbeordnung vom 21. Juli 1869 zu erwähnen ist, die dem Versicherungsagenten eine besondere Steuer von 16 Talern für den zu lösenden Gewebeschein auferlegte.

Trotzdem nahm das Feuergeschäft der „National“ als der einzigen privaten Feuerversicherungsgesellschaft Stettins einen erfreulichen Aufschwung. Nichts hat die seltene Stetigkeit dieser Entwicklung beeinträchtigen können, weder die politische Entwicklung der Jahre 1847—48, noch die Kriege 1864, 1866, 1870/71, noch die verschiedenen recht schmerzlichen Verluste in den Brandperioden der Jahre 1848, 1854, 1857/58, 1868 und 1893.

Die stark zunehmende Bevölkerung nicht nur in der Stadt Stettin, sondern auch in den übrigen Teilen des Reiches, die damit verbundene stetige Vermehrung der Wohnungsbauten, die besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gewaltig aufblühende Industrie, die Entstehung neuer Fabrikanlagen, leider aber auch die verschiedenen außergewöhnlichen Brandperioden schufen vielmehr ein ständig wachsendes Versicherungsbedürfnis, das nach Möglichkeit befriedigt werden mußte, sollte die Leistungsfähigkeit des privaten Versicherungswesens unter Beweis gestellt werden. So setzte sich die Entwicklung nach der Einführung der

Markrechnung im Jahre 1875 mit erhöhtem Schwunge fort, sodaß selbst ein Schadensfall wie der Brand von San Francisco im Jahre 1906, für dessen Entschädigung die „National“ aus eigenen Mitteln $3\frac{1}{4}$ Mill. Mk. aufwenden mußte, keine Erschütterung verursachen konnte, bis der Weltkrieg mit einem Schläge die aufstrebende Wirtschaft des vergangenen Zeitalters vernichtete und seine Auswirkungen die Früchte einer mehr als 100 jährigen Arbeit in einer Schlammlut von Verrat und Korruption erstickten.

Immerhin erstand kurz nach Beendigung des Krieges im Jahre 1920 unter der Firma „Sedina“ Vers.-Aktien-Gesellschaft Stettin ein neues Versicherungsunternehmen, dem im Jahre 1924 als dritte Feuerversicherungsgesellschaft Stettins die „Germania-Union“, spätere „Germania“ Allgemeine Vers.-Aktiengesellschaft — eine Tochtergesellschaft der noch zu erwähnenden „Germania“ Lebensversicherungs-Bank — folgte. Doch hat die erstere bereits nach 5 jähriger Geschäftstätigkeit unter Aenderung der Firma in „Allgemeine Feuerassekuranz A.-G.“ ihren Sitz nach Hamburg verlegt, während die „Germania“ im Jahre 1930 mit der „Iduna“ Berlin vereinigt wurde und später aus Stettin verschwand.

Ausdehnung auf alle Versicherungsarten.

Jahrzehntlang waren die Transportversicherung und die Feuerversicherung die einzigen Sachversicherungsarten geblieben, die von den Stettiner Gesellschaften betrieben wurden. Erst mit Beginn des 20. Jahrhunderts kamen auch andere Sachversicherungszweige, wie die Einbruchdiebstahlversicherung, die Wasserleitungsschäden-, die Haftpflicht-, die Kraftfahrzeugversicherung und nach dem Weltkriege die in den revolutionsschwangeren Jahren besonders zeitgemäße Aufrührversicherung hinzu.

Doch ist nur für die Haftpflichtversicherung — und zwar im Jahre 1900 von der bereits genannten „Germania“ Lebensversicherungs-Bank — eine besondere Gesellschaft unter der Firma „Germania“ Unfall- und Haftpflicht-Vers. A.-G. gegründet worden, die außerdem das Unfallversicherungsgeschäft betrieb.

Aller übrigen Versicherungsarten nahm sich ursprünglich als einzige Stettiner Versicherungsgesellschaft die „National“ an, die sich schon als Feuerversicherungsgesellschaft eine führende Stellung in Deutschland errungen hatte. Im Jahre 1924 übernahm auch die „Germania Union“ die Versicherung gegen Einbruch-Diebstahl.

Infolgedessen stellen bis zum Jahre 1920 die damaligen Statistiken der „National“ ausschließlich den gesamten Entwicklungsgang des Stettiner bodenständigen privaten Versicherungswesens in den Sachzweigen Feuer, Einbruch-Diebstahl, Wasserleitungsschäden und Kraftfahrzeug dar, während in der Haftpflichtversicherung auch die „Germania“ in erheblichem Umfange mitwirkte.

Diese Statistiken bekunden einen ununterbrochenen Anstieg der Prämieinnahmen, der nur durch den Weltkrieg und die Inflationszeit unterbrochen wurde, und zeigen erst vom Jahre 1932 ab einen gewissen in ganz Deutschland beobachteten Rückgang, der durch die sich im Jahre 1932 besonders auswirkende Verarmung weiter Volkskreise und den beschleunigten Zusammenbruch der Wirtschaft hervorgerufen wurde.

Die Lebensversicherung.

Wenn bisher nur von der Sachversicherung in ihren verschiedenen Arten die Rede war, so folgten wir darin durch-

aus dem allgemeinen Entwicklungsgang, wie er sich aus wirtschaftspolitischen und psychologischen Gründen ergeben hat. Die Personenversicherung ist überall in Deutschland viel später in Erscheinung getreten.

Die erste deutsche Lebensversicherungsanstalt wurde erst im Jahre 1806 in Hamburg ins Leben gerufen, also 41 Jahre nach der Gründung der ersten Seeversicherungs-Aktiengesellschaften in Hamburg und Berlin.

Der Grund dieser Verzögerung dürfte hauptsächlich in den technischen und wissenschaftlichen Schwierigkeiten zu suchen sein, die sich bei der Lebensversicherung weit mehr bemerkbar machten als in dem See-, Fluß- und Landtransport- oder Feuerversicherungswesen.

Wollte man ein krisenfestes Lebensversicherungsgeschäft aufbauen, so waren eingehende mathematisch-statistische Berechnungen und mancherlei Erfahrungen notwendig, an denen es früher in vieler Hinsicht gefehlt hatte.

Außerdem kommt der eigentümliche Umstand hinzu, daß der Mensch im allgemeinen ein größeres Bedürfnis nach der Versicherung seiner Güter als der wirtschaftlichen Todes- oder Unfallfolgen besitzt. So sind die ersten lebensversicherungsähnlichen Einrichtungen, die Sterbekassen und „Sterbeladen“ des 18. Jahrhunderts auch nicht etwa aus rein materiellen Gründen entstanden, sondern mehr oder weniger auf das menschliche Gefühl des Mitleids und den Gedanken der Hilfsbereitschaft zurückzuführen und haben diesen Charakter, soweit sie bestehen geblieben sind, auch bis heute gewahrt. Das moderne Lebensversicherungswesen aber, die Aktiengesellschaft und auch der Gegenseitigkeitsverein, zeigt neben seiner ausgeprägten sozialen Stellung doch auch eine starke wirtschaftliche Betriebsamkeit, die in dem gesunden Streben nach ständiger Vergrößerung der Kapitalgrundlage ihren Ausdruck findet.

Wie notwendig diese wirtschaftliche Einstellung auch auf dem Gebiete des vielfach als rein soziale Einrichtung empfundenen Lebensversicherungswesens war, zeigten die fortgesetzten Zusammenbrüche zahlreicher Sterbekassen und die dadurch hervorgerufene Schädigung und Beunruhigung gerade der unbemittelten Volkskreise.

Die Stadt Stettin hat seit der Gründung der ersten deutschen Lebensversicherungsanstalten in Hamburg im Jahre 1806 noch ein halbes Jahrhundert warten müssen, bis in ihren Mauern der schon seit längerer Zeit erwogene Lebensversicherungsgedanke zur Tat wurde.

Nachdem bereits im Jahre 1851 im Hinblick auf das zum Ablauf kommende Privilegium der „Berliner Lebensversicherungsgesellschaft“ die „National“ den Einschluß der Lebensversicherung in ihren Geschäftsbetrieb beabsichtigt, diese Absicht aber nicht ausgeführt hatte, nahm am 3. Juni 1857 die „Germania, Lebensversicherungs-A. G.“ ihren Geschäftsbetrieb auf und wußte sich trotz des gerade in der damaligen Krisenzeit bestehenden starken Mißtrauens

der Bevölkerung gegen alle wirtschaftlichen Unternehmungen einen erfolgreichen und erfolgversprechenden Anfang zu sichern.

Schon im Jahre 1858 war das Geschäft auf den größten Teil Deutschlands und darüber hinaus sogar auf die Schweiz und auf Dänemark ausgedehnt. Im Jahre 1859 umfaßte es auch Schweden und im Jahre 1861 ganz Deutschland mit alleiniger Ausnahme von Braunschweig und Lichtenstein.

Der Versicherungsbestand stieg in schneller Folge von 5756 Lebensversicherungen mit einer Versicherungssumme von 2,5 Mill. RThr. des Jahres 1858 auf 20 426 Versicherungen mit einer Summe von 11,7 Mill. RThr. im Jahre 1862 und erreichte im letzten Jahre der Talerrechnung (1874) die Anzahl von 129 536 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 66,2 Mill. RThr.

Selbstverständlich blieben auch Rückschläge und Verluste nicht aus. Erschütterungen wie die Geldkrise des Jahres 1866, die jeden Einzelnen zwang, seine Ausgaben auf das Notwendigste zu beschränken, die verschiedenen Kriege und vor allem die Cholera, die im Jahre 1866 mit großer Heftigkeit auftrat, konnte auch das Lebensversicherungsgeschäft nicht unberührt lassen. Allein die Cholera brachte der Gesellschaft einen Verlust von 182 043 RThr., da die Wahrscheinlichkeitsberechnung der Todesfälle fast um das Doppelte überschritten wurde.

Trotzdem blieb die Entwicklung eine ständig aufwärtsstrebende, so daß das Stettiner Versicherungswesen auf dem Gebiete der Lebensversicherung durch die Germania, wie in der Feuerversicherung durch die National bald eine führende Stellung in Deutschland einnahm.

Im Jahre 1881 wurde der Geschäftsbetrieb auch auf Norwegen ausgedehnt und an der Jahrhundertwende war die stolze Versicherungssumme von mehr als 850 Mill. Mark erreicht.

Leider haben auch hier Weltkrieg und Novemberrevolution mit ihren verheerenden wirtschaftlichen Folgen eine vielversprechende, segensreiche Entwicklung zum Abschluß gebracht und die Germania einschließlich ihrer Tochtergesellschaften gezwungen, unter Aufgabe ihres Geschäftsbetriebes als selbständige Gesellschaften sich mit der „Iduna“, Berlin, zu vereinigen.

Neben der Germania war bereits im Jahre 1907 noch eine besondere „Versicherungsanstalt a. G. für das selbständige Handwerk und Gewerbe der Provinz Pommern“ ins Leben gerufen worden, die auch heute noch in den Kreisen der Handwerker und Gewerbetreibenden Lebens-, Renten- und Krankenversicherungen aller Art abschließt und im Jahre 1933 einen Mitgliederstand von 23 542 aufwies.

Doch der Versicherungsgedanke war trotz des Milliarden- und Billionentaumels der Inflationsjahre nicht gestorben.

Unternehmer Pommerns!

Opfert der Fliegerlandesgruppe 2 Stettin
Zur Förderung des Luftsportes.
 Stettin, Dohnstraße 3.

Kaum waren die letzten Billionenscheine in der Schreckenkammer der Inflation verschwunden, als schon eine neue Lebensversicherungsanstalt, die „National-Lebensversicherungs-A.-G.“, als Tochtergesellschaft der „National“ Allgemeinen Versicherungs-Akt.-Ges., in die Schranken trat, um später als einzige Stettiner Lebensversicherungsaktiengesellschaft die von dem wirtschaftlichen Schauplatz Stettins abgetretene Germania abzulösen und die alte Tradition des Stettiner Versicherungswesens mit stets wachsendem Erfolg weiterzuführen.

Die Unfallversicherung.

Als ein anderer Zweig der Personenversicherung wurde im Jahre 1891 — wiederum von der „National“ als der einzigen Stettiner Gesellschaft — die Unfallversicherung aufgenommen, deren Notwendigkeit sich schon seit langer Zeit ergeben hatte. Die ständig wachsende Bevölkerungszahl, der rasch zunehmende Verkehr und vor allem die fortschreitende Industrialisierung schufen ein natürliches Bedürfnis, die wirtschaftlichen Folgen der immer häufiger werdenden Unfälle nach Möglichkeit zu mindern oder auszuschalten. So ist auch der Unfallversicherung eine stetige Aufwärtsentwicklung beschieden gewesen, die schon im Jahre 1900 zu einer Prämieinnahme von rund 356 000 Mark führte und im letzten Friedensjahre etwa den 4—5fachen Betrag erreichte, nachdem sich im Jahre 1900 auch die Germania durch eine besondere Tochtergesellschaft eingeschaltet hatte.

Die Rückversicherung.

Eine besondere Stellung in der Entwicklung des Versicherungswesens nimmt von jeher die Rückversicherung ein. Ihre große Bedeutung wird von Nichteingeweihten, gewöhnlich unterschätzt, weil sich ihre Tätigkeit im allgemeinen unter Ausschluß der Öffentlichkeit abspielt. Der einzelne Versicherungsnehmer hat nur mit seiner eigenen Vertragsgesellschaft zu tun, auch wenn er Millionenobjekte versichert. Ihn kümmert es nicht, aus welchen Mitteln zum Beispiel der Untergang eines Riesendampfers entschädigt wird; er sieht nicht das feingesponnene Netz, das sich über ganz Deutschland und über den gesamten Erdball erstreckt, Tausende von Versicherungsunternehmungen miteinander verbindet und den für die einzelne Gesellschaft untragbaren Schaden in viele Teilentschädigungen auflöst, die den Bestand der einzelnen Gesellschaft nicht mehr gefährden.

So ist das Rückversicherungswesen in Wahrheit der letzte Träger des Gemeinschaftsgedankens im Versicherungsgewerbe, der seine Durchführung überhaupt erst ermöglicht. Bestände es nicht, es gäbe keine Versicherung großer Risiken, oder der einzelne Versicherungsnehmer müßte mit zahlreichen Versicherungsgesellschaften Teilverträge schließen. Infolgedessen ist das moderne Versicherungswesen ohne die Einrichtung der Rückversicherung undenkbar.

Auch von Stettin aus spannen sich von jeher die Fäden der Rückversicherung in alle Welt. Sie reichten nach Rußland und Oesterreich, nach der Schweiz und nach Skandinavien, nach Italien und sogar nach Amerika. Oesterreich war durch die Stettiner Geschäftsstelle der Riunione Adriatika-Triest beteiligt, mit der die „National“ bereits 1846 einen Rückversicherungsvertrag abgeschlossen hatte.

Eine einheimische selbständige Versicherungsgesellschaft wurde in Stettin dagegen erst im Jahre 1879 gegründet und zwar wiederum als Tochtergesellschaft der National, unter der Firma „Stettiner Rückversicherungs-A.-G.“,

die allmählich Rückversicherungen in allen Versicherungszweigen übernahm und ihre Geschäftstätigkeit — ebenso wie ihre Muttergesellschaft — über die Grenzen Deutschlands hinaus auf das ganze Ausland ausdehnte.

Es gibt kaum einen Entwicklungsabschnitt in der deutschen Wirtschaftsgeschichte, der in so mannigfaltiger Gestalt alle Stufen des wirtschaftlichen Zusammenbruchs und seiner Bekämpfung in sich vereinigt, wie die letzten 20 Jahre.

Der größte Krieg aller Zeiten mit dem völligen Abschluß Deutschlands vom Weltmarkt, die fortschreitende Vernichtung aller sittlichen und wirtschaftlichen Werte nach der Novemberrevolution des Jahres 1918, das zähe und verbissene Ringen der Nationalsozialistischen Bewegung gegen die alles zersetzenden Kräfte des Weimarer Systems, die völlige Bankrotterklärung dieses Systems mit ihrer ungeheuren Gefahr des Zusammenbruchs auch der letzten tragenden Pfeiler von Volk und Staat und schließlich der siegreiche Sturm des geeinten Volkes unter den flatternden Fahnen einer neuen besseren Weltanschauung vereinigen sich zu einem Geschehen von so ungeheurer Wucht, daß es nur von den besten Kräften des Volkes bestanden werden konnte.

Alles was sich als schlecht und morsch erwiesen hatte, mußte schließlich zugrunde gehen; vieles was im Kern gut, im Aeüßeren aber verbesserungsbedürftig war, wurde in neue Formen geprägt, und nur wenige Dinge gab es, die, von der krankhaften Zersetzung der letzten Jahrzehnte unberührt, Form und Inhalt bewahren und fast unverändert über die Schwelle der neuen Zeit treten durften.

Wenn zu diesen wenigen Dingen auch das private Versicherungswesen gehört, so liegt der Grund dafür vor allem in der inneren Gestaltung des Versicherungswesens, die dem Willen der heutigen Zeit immer am nächsten gekommen ist. Wenn heute nur Lebensberechtigung hat, was dem Wohl der Allgemeinheit zu dienen gewillt ist, so müssen vor allem diejenigen Einrichtungen bestehen, denen das Wohl der Allgemeinheit an sich schon Zweck und Aufgabe ist.

Infolgedessen ist der heutige Staat ohne ein gesundes privates Versicherungswesen nicht nur undenkbar, er verlangt geradezu seine weitere Ausgestaltung, weil der freie persönliche Wille zur wirtschaftlichen Erstarkeung des Volkes und seiner Glieder sowie das aus eigener Erkenntnis entspringende Streben zum Ganzen stets die richtungweisenden Maßnahmen des Staates unterstützen, ergänzen und fortsetzen müssen, soll die erstrebte Geschlossenheit von Dauer sein.

Auf wenigen Wirtschaftsgebieten hat die Verbindung wirtschaftlicher Belange mit dem ethischen Begriff der Volksgemeinschaft eine so eindeutige Auswirkung erfahren, wie auf dem Gebiete des Versicherungswesens, das die Kräfte jedes Einzelnen in den Dienst der Gefahrengemeinschaft Aller stellt und damit einen der stärksten Pfeiler des Staates schafft.

Daß in diesem Sinne stets auch das Stettiner bodenständige Versicherungswesen gewirkt hat, beweist zur Genüge der Umstand, daß es sich trotz mancher Rückschläge auch in den schwierigsten Wirtschaftsabschnitten erfolgreich durchsetzen konnte.

Aufgebaut auf den alten patriarchalischen Grundsätzen deutschen Kaufmannstums hat es immer den zielsicheren und lautereren Willen des königlichen Kaufmanns gezeigt, der in den Mauern der alten Hanseatenstadt von jeher heimisch war und der auch in Zukunft für eine erfolgreiche Arbeit die beste Bürgschaft bietet.

Die Neuregelung des Kraftwagen-Fernverkehrs.

Seine erste grundlegende und bis heute gültige Regelung hat der Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen und damit der Wettbewerb des Kraftwagens gegen die übrigen großen Verkehrsträger, insbesondere gegen die Reichsbahn, durch die Verordnung vom 6. 10. 1931 erhalten. Durch diese Verordnung wurde der entgeltliche Güterfernverkehr genehmigungspflichtig gemacht. Der Nahverkehr, d. h. der Verkehr, der sich innerhalb einer 50 km-Grenze abspielte, und ebenso, was ein sehr wichtiger Punkt ist, der Werkverkehr, waren indessen von dieser Genehmigungspflicht ausgenommen. Die Genehmigung wurde nach Prüfung der sachlichen und persönlichen Voraussetzungen durch die oberste Verwaltungsbehörde am Sitz des die Genehmigung beantragenden Unternehmens erteilt, nachdem sich zuvor die Industrie- und Handelskammern gutachtlich zu dem vorliegenden Genehmigungsantrag geäußert hatten. Wieweit ein wirtschaftliches Bedürfnis für die Erteilung der nachgesuchten Genehmigung vorlag, wurde nicht geprüft. Die Folge hiervon ist fraglos gewesen, daß das ohnehin bereits übersetzte Lastkraftwagen-Verkehrsgewerbe eine weitere erhebliche Zunahme erfuhr. Auch gelangte jeder Unternehmer, der bisher Güterfernverkehr betrieben hatte, auf Grund der Verordnung von 1931 ohne besondere Nachprüfung der persönlichen und sachlichen Voraussetzungen automatisch in den Besitz der Genehmigung, was erwiesenermaßen zu vielen Mißständen geführt hat.

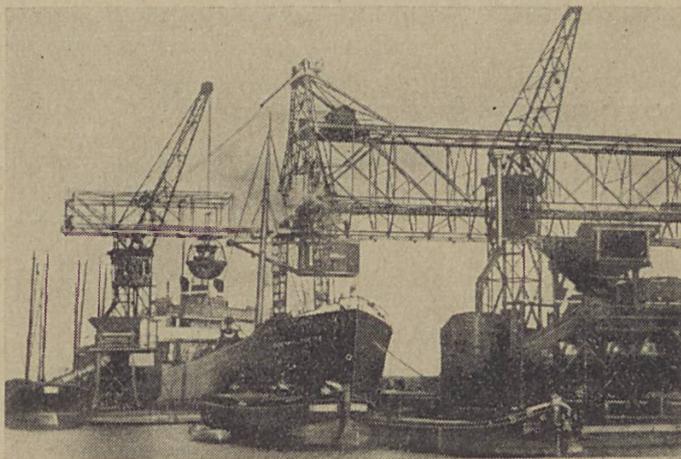
Entscheidend für die praktische Bedeutung des durch die neue Verordnung geregelten Güter-Fernverkehrs war natürlich die Tarifgestaltung. Sie trug den Interessen der Reichsbahn weitgehend Rechnung. Nach dem neuen Kraftwagentarif lagen nämlich die Wagenladungssätze um den 5 prozentigen Zuschlag für bedeckte Beförderung höher als die Sätze des normalen Güter-Tarifs der Klassen A und B, während sie bei Stückgut gleich waren. Als Anreiz zur Beförderung von Stückgütern und Wagenladungsgütern der Klassen A und B mit dem Kraftwagen verblieben also lediglich schnellere Beförderung und direkte Hauslieferung. Praktisch bedeutete diese Tarifregelung, daß der Kraftwagen auf die Güter der Wagenladungsklassen A und B und die Stückgüter beschränkt war, während alle anderen Güter der Reichsbahn vorbehalten blieben.

In der Praxis haben sich unter der Geltung der Verordnung zahlreiche Mißstände und Unzulänglichkeiten ergeben. Trotz den drakonischen Strafen, die die Verordnung androhte, kamen immer wieder Umgehungen in den verschiedensten Formen vor. Die Frage einer einwandfreien Kontrolle konnte nicht gelöst werden. Die Durchführung der Kontrolle durch die Polizei hatte notgedrungen schwer behebbar Mängel; andererseits konnte man sich auch nicht dazu entschließen, die Kontrolle der Reichsbahn zu übertragen, wie es wiederholt gefordert worden ist, weil man der Reichsbahn nicht Einsicht in die intimsten Geschäftsvorgänge bei den Kraftverkehrs-Unternehmungen gewähren wollte. Besonders ist hervorzuheben, daß die Verordnung selbst erhebliche Lücken ließ, die denn auch weidlich ausgenutzt wurden. Insbesondere ist hier auf die Rückvergütungen zu verweisen, durch die ein Teil der festgesetzten Beförderungspreise in irgendeiner Form dem Verloader wieder gutgebracht wurde. Dies geschah übrigens auch, wenn auch in anderer Form, auf Seiten der Reichsbahn, die mit Hilfe

des Bahnspeditionsvertrages dem Wettbewerb der Kraftverkehrs-Unternehmungen zu begegnen versuchte.

In der Folgezeit ist viel darüber beraten worden, in welcher Weise man die aufgetretenen Mängel beseitigen und einen gerechteren Ausgleich zwischen Reichsbahn und Kraftwagen finden könnte, der einmal den berechtigten Wünschen der Reichsbahn Genüge täte und auf der anderen Seite aber auch den erwünschten Fortschritt der Motorisierung Deutschlands nicht hemmte. Die verschiedensten Vorschläge sind in dieser Hinsicht in den hinter uns liegenden Jahren gemacht worden. Zeitweise tauchte auch der Gedanke auf, der Reichsbahn ein vollständiges Monopol des gesamten gewerbsmäßigen Kraftwagen-Ferngüterverkehrs zu übertragen, ohne daß diese Pläne realisiert worden sind.

Seine endgültige Neuregelung hat nun das Problem des Wettbewerbs des Kraftfahrzeug-Verkehrs und der Reichsbahn in dem Gesetz vom 26. Juni 1935 über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen gefunden. Als Zweck des Gesetzes wird in der Präambel die Sicherstellung eines gerechten Leistungswettbewerbs zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen bezeichnet. Das neue Gesetz, das am 1. April 1936 in Kraft tritt, unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von der Verordnung vom Jahre 1931. Auch jetzt zwar ist der Güternahverkehr, d. h. der Verkehr, der sich innerhalb eines Umkreises von 50 km bewegt (jetzt aber gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeuges aus) von der Genehmigungspflicht ausgenom-



Eigene Umschlagstelle in Stettin

In- und ausländische
Industrie- u. Bunkerkohlen
Betriebsstoffe, Schmieröle
Hugo Stinnes G.m.b.H.

STETTIN - SASSNITZ
Tel.-Adresse: Stinnesugo

men. Ebenso ist der Werkverkehr nach wie vor nicht genehmigungspflichtig. Man muß sich hierzu vergegenwärtigen, daß, wie in der Zeitschrift „Die Deutsche Volkswirtschaft“ (zweites Juli-Heft 1935) berichtet wird, 123 000 Lastkraftwagen im Werksverkehr gegenüber nur 13 000 im privaten gewerblichen Güterverkehr und nur 1500 im Reichsbahn-güterverkehr beschäftigt waren. Die überragende Stellung des Werksverkehrs wird also durch das neue Gesetz nicht berührt.

Abgesehen von den persönlichen und sachlichen Voraussetzungen, die für die Erteilung der Genehmigung vorliegen müssen, ist im Gegensatz zu der früheren Verordnung jetzt auch die Frage zu prüfen, ob ein volkswirtschaftliches Bedürfnis für den beantragten Güterfernverkehr vorliegt. Es handelt sich hier um eine sehr einschneidende Neuerung. Das gleiche gilt von der Bestimmung des § 8 Absatz 2, wonach der Inhaber der Genehmigung zum Güterfernverkehr kein anderes Gewerbe als Güterfernverkehr betreiben darf. Es ist anzunehmen, daß gerade diese Vorschrift einige Härten im Gefolge haben wird. Sie wird in jedem Falle mancherlei organisatorische Umstellungen in den betreffenden Betrieben zur Folge haben, wozu aber in Anbetracht der Tatsache, daß das Gesetz erst ab 1. April 1936 in Kraft tritt, genügend Zeit vorhanden sein wird.

Das Kernstück des neuen Gesetzes ist die Schaffung eines Selbstverwaltungs-Organs für den gesamten Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, nämlich der Zusammenschluß der Unternehmer zu einem öffentlich-rechtlichen Verband, der den Namen „Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband“ führt. Als Aufgaben des Verbandes werden in § 10 des Gesetzes bezeichnet:

1. Die Ausbildung und Ordnung des Güterfernverkehrs.
2. Die Einrichtung von Laderaumverteilungsstellen, deren Benutzung allen Mitgliedern des Verbandes gestattet sein muß.
3. Die Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts.
4. Die Versicherung der von den Mitgliedern des Verbandes beförderten Güter gegen Schaden entsprechend dem Umfang ihrer Haftung nach den Beförderungsbedingungen.
5. Die Ueberwachung der gesetzlichen Pflichten aller am Beförderungsvertrag Beteiligten.

Hieraus geht hervor, daß der Reichskraftwagen-Betriebsverband, der der direkten Aufsicht des Reichsverkehrsministers unterstellt ist, als selbständige Organisation neben die Deutsche Reichsbahn tritt. Im Rahmen des Verbandes, dem der Güterfernverkehrs-Unternehmer künftig angehören muß, ist indessen seine wirtschaftliche Freiheit und Selbständigkeit nicht angetastet; es sei beispielsweise darauf verwiesen, daß er die Laderaumverteilungsstellen, die der Verband einrichten wird, benutzen kann, aber nicht benutzen muß.

Im übrigen ist der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband mit weitgehenden Befugnissen ausgestattet. So kann er beispielsweise die Befolgung seiner Anordnungen durch Ordnungsstrafen erzwingen, die ebenso wie die satzungsmäßigen Mitgliedsbeiträge nach den Vorschriften über die Beitreibung öffentlicher Abgaben eingezogen werden.

Der wichtigste Punkt der Neuregelung ist natürlich in der Tarifgestaltung zu erblicken. In dem Gesetz vom 26. 6. 35 sind die neuen Tarife selbst noch nicht enthalten. Es ist lediglich eine Rahmenregelung getroffen, wonach der

Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn Tarife für den Güterfernverkehr aufzustellen hat, die alle zur Berechnung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben sowie alle anderen für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen enthalten müssen. Die Tariffestsetzung geschieht unter Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums, das zu den Tarifen die Genehmigung zu erteilen hat. Falls eine Einigung zwischen den beiden Verhandlungspartnern über die Tarife nicht zustandekommt, so hat sie der Reichsverkehrsminister festzusetzen. Hieraus, wie auch aus anderen Punkten des neuen Gesetzes, geht hervor, daß die Stellung des Reichsverkehrsministeriums in der Güterfernverkehrsfrage offensichtlich verstärkt worden ist. Praktisch wird die weitere Entwicklung des gesamten Güterfernverkehrs sicherlich in erster Linie mit davon abhängen, in welcher Weise die Tarife festgesetzt werden. Es wird hierbei darauf ankommen, durch die Tarifgestaltung einer normalen Entwicklung des Lastkraftwagen-Verkehrs keinerlei Hemmung in den Weg zu legen, andererseits aber auch die Interessen der Reichsbahn zu schützen, soweit sie nicht der Motorisierung entgegenstehen.

Es ist anzunehmen, daß diese Verhandlungen sich schwierig gestalten werden, und es erscheint durchaus möglich, daß in ihrem Verlauf auch die Reichsbahn zu einer Nachprüfung ihres Tarifsystems genötigt ist. Im Gesetz ist übrigens schon jetzt festgesetzt, daß Ermäßigungen des Beförderungsentgelts und andere Vergünstigungen, die nicht veröffentlicht worden sind und nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, unzulässig sind, ebenso wie andere Zahlungen oder andere Zuwendungen, die einer Umgehung des tarifmäßigen Beförderungsentgelts gleichkommen. Ferner ist hervorzuheben, daß nach dem wichtigen § 41 des Gesetzes mit seinem Inkrafttreten auch die Verträge erlöschen, die die Deutsche Reichsbahn oder die Deutsche Bahnspedition G. m. b. H. in Berlin oder auf ihre Weisung andere Spediteure auf Grund des Bahn-Speditionsvertrages geschlossen haben, um im Wettbewerb mit den Kraftwagen Rollgebühren und andere Nebenkosten der Eisenbahnbeförderung unter die für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst allgemein geltenden Sätze zu senken. Die fallweisen Zuschüsse an die Spediteure fallen also hiermit fort. Die entsprechenden Bestimmungen über das Verhältnis zwischen Spediteur und Kraftverkehrs-Unternehmung werden in Ergänzung hierzu einen Gegenstand der kommenden Tarifverhandlungen bilden.

Schließlich ist noch anzumerken, daß das Gesetz auch auf Unternehmen, denen auf Grund des bisherigen Rechts die Genehmigung für den Güterfernverkehr erteilt ist, Anwendung findet. Diese Unternehmen haben innerhalb von 2 Monaten nach Verkündung des Gesetzes der Genehmigungsbehörde und dem Verband schriftlich anzuzeigen, ob sie in Zukunft noch Güterfernverkehr betreiben wollen. Für Unternehmen, die dem Verband nicht beitreten, erlischt die Genehmigung. Zusammenfassend ist zu sagen, daß das Gesetz eine einschneidende Reform der bisher für den Güterfernverkehr getroffenen Regelungen bedeutet und angetan ist, den deutschen Güter-Kraftwagen-Verkehr einer weiteren aufwärtsgelenden Entwicklung zuzuführen, sowie ihn gleichzeitig so gegen die lebenswichtigen Interessen der deutschen Reichsbahn abzugrenzen, daß in Zukunft beide Verkehrsmittel in einem geregelten Wettbewerb die höchstmöglichen Leistungen vollbringen können — zum Nutzen der gesamten deutschen Volkswirtschaft.

Der Außenhandel Polens im ersten Halbjahr 1935.

Die kleine Steigerung des Wertes der polnischen Einfuhr um 22,2 auf 416,4 Mill. Zl., die in den ersten sechs Monaten 1935 gegenüber dem 1. Halbjahr 1934 zu verzeichnen ist, ist keineswegs bezeichnend für die Gesamtlinie der Entwicklung der Einfuhr Polens, sondern eher ein Zufallsergebnis. Die Einfuhrentwicklung war bei den wichtigsten Einfuhrgütern durchaus uneinheitlich. In der Textilgruppe, die noch immer fast ein Drittel der Einfuhr Polens stellt, ist nur der Wert der Rohjuteinfuhr von 2,2 auf 3,0 Mill. Zl. etwas gestiegen, während umgekehrt die Einfuhr von Rohbaumwolle und Abfällen von 56,3 auf 53,3, die von Rohwolle und Abfällen sowie Kammwolle sogar von 58,0 auf 40,1, die von Naturseide von 4,4 auf 2,9 Mill. Zl. zurückgegangen sind. Hier herrschen also die Rückgänge durchaus vor: sie entsprechen der gegenüber dem Vorjahre verschlechterten Beschäftigung der Textilindustrie.

Umgekehrt gehen die Einfuhrsteigerungen in der Eisen- und Stahlgruppe weit über die in der Beschäftigung und Hüttenindustrie eingetretene Besserung hinaus: die Einfuhr von Schrott hat von 10,6 auf 14,9, die von Eisen und Stahl von 3,1 auf 4,9 zugenommen, und bei den Eisenerzen bewirkt nur der Preisrückgang den kleineren Zunahmeprozentsatz (2,5 auf 2,9 Mill. Zl.), während die Eisenerzeinfuhr mengenmäßig von 77 000 auf 118 000 to gleichfalls sehr stark gestiegen ist. In diesen Rohstoffen und Halbfabrikaten treibt Polen neuerdings eine ausgedehnte Vorratswirtschaft. In der Leder- und Rauchwarengruppe dagegen sind keinerlei Lageverschiebungen eingetreten, und die Einfuhr von Häuten und Pelzfellen stellt sich unverändert auf 32 Mill. Zl. genau so wie im 1. Halbjahr 1934. Eine starke Aufwärtsentwicklung hat in der Maschinen- und Elektroimport eingetreten, wobei fast allein Textilmaschinen (Rückgang von 2,8 auf 2,0 Mill. Zl.) eine Ausnahme machen; die Elektroimport hat sich von 7,8 auf 11,8 Mill. Zl. um 50% vergrößert. Eine verhältnismäßig sehr starke Zunahme ist auch bei der Kraftfahrzeugeinfuhr zu verzeichnen: die Einfuhr von fertigen Kraftwagen ist im Werte von 0,5 auf 2,0, die von Chassis von 0,4 auf 1,6 Mill. Zl. auf das Vierfache gestiegen — das erste Ergebnis der neuen Kraftwagenpolitik Polens. Sehr beachtlich sind auch die großen Einfuhrsteigerungen bei Pharmazentika usw. von 2,1 auf 4,1 sowie bei Papier und Kartons von 2,6 auf 4,4 Mill. Zl. — hier liegen beinahe Verdoppelungen der Einfuhr vor. Sehr stark hat auch der Import von Saiten und Därmen von 1,4 auf 2,5 Mill. Zl. zugenommen. Die absolut größte Zunahme aber weist die Einfuhr von Apfelsinen und Zitronen aus, die von 3,9 auf 15,4 Mill. Zl. auf das Vierfache gestiegen ist: der Grund liegt in der Reduktion der Einfuhrzölle für Agrumenfrüchte um 75%, welche den innerpolnischen Preis dieser Früchte um 65% erniedrigte und dadurch eine gewaltige

Steigerung der Nachfrage auslöste. Das Agrumen-Experiment ist bezeichnend für die Einfuhr- und Absatzmöglichkeiten, die auch bei zahlreichen anderen mit Zöllen in der Höhe des Vielfachen ihres Wertes belasteten Einfuhrwaren Polens gegeben sind. Die Einfuhr von Frischäpfeln ist von 1,1 auf 1,7 Mill. Zl. gestiegen, die von Nüssen dagegen von 3,1 auf 0,8 Mill. Zl. um 75% zurückgegangen. Die Reiseinfuhr hat sich von 2,4 auf 5,1 Mill. Zl. verdoppelt. Umgekehrt ist ein bedeutender Einfuhrrückgang bei Tabak (von 11,7 auf 6,4 Mill. Zl.) zu verzeichnen, der hauptsächlich auf die Bevorzugung geringwertigerer Tabakqualitäten bei den diesjährigen Rohstoffeinkäufen des Tabakmonopols zurückgeführt werden muß. Die starken Abnahmen bei den Einfuhren von Oelsaaten und Kopra von 12,6 auf 9,1 und bei Oelen und Fetten von 7,8 auf 6,5 Mill. Zl. sind Ergebnisse der neuen polnischen Rohstoffpolitik in der Oelmühlenindustrie, die in der Berichtszeit gezwungen war, über 40% ihres Oelsaatenbedarfs in inländischer Ware zu Festpreisen einzudecken und der die zollfreien Einfuhrbewilligungen für Exotensaaten stark gekürzt wurden. Die Verminderung der Einfuhr von Zinkerzen von 2,6 auf 1,8 Mill. Zl. steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der sehr verschlechterten Beschäftigung der Zinkhüttenindustrie infolge verringerter Absatzmöglichkeiten im Auslande.

Diese Uebersicht bestätigt die eingangs gemachte Feststellung der Uneinheitlichkeit der Einfuhrentwicklung in Polen im 1. Halbjahr 1935; die verschiedene Konjunktur-entwicklung in den einzelnen Industriezweigen Polens, Sondermaßnahmen der polnischen Regierung, ausgesprochene Einfuhrexperimente haben sich sehr verschieden ausgewirkt. Bei den nicht erwähnten Erzeugnissen sind keine nennenswerten Einfuhrverschiebungen eingetreten, wie z. B. bei Pflaumen, Kaffee, Tee, Kakao, Farb- und Gerbstoffen, Kautschuk, Zellstoff, Büchern usw. Zur Beurteilung der Möglichkeiten der künftigen Gesamtentwicklung der Einfuhr verdient die Tatsache Beachtung, daß die Gesamteinfuhr auch im 1. Halbjahr 1934 gegenüber den ersten 6 Monaten 1933 ebenso etwas gestiegen war wie 1935 gegenüber 1934 und daß dann im 2. Halbjahr 1934 ein Rückgang eintrat, der die voraufgegangene Einfuhrzunahme mehr als wettmachte, so daß das ganze Jahr 1934 wieder mit einem Einfuhrrückgang abgeschlossen hat.

Weit eindeutiger war im 1. Halbjahr 1935 die Entwicklung der polnischen Ausfuhr, die gegenüber dem gleichen Vorjahrsabschnitt um 30,0 auf 442,7 Mill. Zl. zurückgegangen ist und damit wieder beinahe ihren Umfang vom 1. Halbjahr 1933 erreichte. Sie lag in keinem der ersten 6 Monate 1935 wertmäßig über ihrem Umfang in den entsprechenden Vorjahrsmonaten. Große Ausfuhrsteigerungen sind allein bei Getreide zu verzeichnen und zwar bei Roggen von 18,0 auf 33,5, bei Gerste von 7,9 auf 17,1, bei Hafer von 1,0 auf 3,4 Mill. Zl. — das Er-

Fördert den Luftport!

gebnis der großen Ausfuhrforcierung mit Hilfe von Prämienzahlungen, deren Höhe beinahe dem Ausfuhrerlöswerte dieses Getreides entsprach. Dagegen sind in allen anderen größeren Standardartikeln der Ausfuhr Polens bedeutende Ausfuhrückgänge zu verzeichnen, bei denen allerdings oft der Wertverlust den Mengenrückgang noch stark übertrifft. Es verminderten sich die Erlöse der Ausfuhr an Kohle von 77,1 auf 63,6, Schnittholz von 47,5 auf 34,6, Rundholz von 14,4 auf 7,6, Speck von 25,8 auf 19,2, Zink und Zinkstaub von 15,2 auf 10,8, Eisen und Stahl von 13,5 auf 10,4, Röhren von 12,0 auf 8,7, Eiern von 12,4 auf 8,8 Mill. Zl., und auch in der Textil- und Häutegruppe überwogen die Rückstände durchaus. Bei den Erdölprodukten glichen die Zunahmen bei Benzol, Heiz- und Schmierölen die Rückgänge bei Paraffin, Benzin und Gasolin gleichfalls nicht aus. Stärkere Ausfuhrzunahmen wurden dagegen mit etlichen Spezialartikeln erzielt, so in der Holzgruppe bei Möbeln von

2,9 auf 3,7, Furnieren und Sperrholz von 9,3 auf 11,6, Parkettbrettchen von 0,7 auf 0,9, Faßdauben von 0,3 auf 0,8 Mill. Zl. Eine große Steigerung erfuhr absolut wie verhältnismäßig die Flachsausfuhr von 2700 auf 6700 t und wertmäßig von 1,5 auf 7,8 Mill. Zl.; beachtlich sind auch die Ausfuhrsteigerungen bei Papier und Pappe von 1,1 auf 1,9, bei Zinkblechen von 0,9 auf 1,5, bei emaillierten Blechgeschirren von 0,8 auf 1,6 Mill. Zl. Im Rahmen der landwirtschaftlichen Ausfuhr waren größere Ausfuhrückgänge bei Butter von 3,7 auf 2,0 Mill. Zl., ferner bei Hülsenfrüchten, Sämereien, Hopfen, Pferden, kleine Rückgänge auch bei Schweinen zu verzeichnen, während Steigerungen bei Rindvieh und Borsten ausgewiesen werden. Mit verhältnismäßig wenigen Ausnahmen war die Abwärtsbewegung in der Ausfuhr allgemein, und sie war um so beachtlicher, als im 1. Halbjahr 1934 gegenüber 1933 die Ausfuhr Polens beträchtlich gestiegen war.

Der Warenausgleich zwischen Lettland und Deutschland im Zeichen beginnenden Strukturausgleichs.

Von N. Ozolins, Berlin.

Als die Weltkrise ausbrach und alle Staaten sich genötigt sahen, den Import ausländischer Waren nach Möglichkeit einzuschränken, gleichzeitig aber zum Zwecke der eigenen Exportbelebung die Ausfuhr mit verschiedenen Mitteln zu fördern, setzte sich allmählich in der ganzen Welt, und ebenso auch im europäischen Raum, ein Prinzip der Wirtschaftspolitik durch, das in der Richtung einer Reagrarisierung der Industrieländer und Industrialisierung der Agrarländer tendierte. Die frühere Arbeitsteilung der einzelnen Nationalwirtschaften, die in einer strukturell bedingten wirtschaftlichen Ergänzung der Industrieländer einerseits und der Agrarländer andererseits ihren Ausdruck fand, wurde vielfach als eine überholte, ja sogar den „nationalen“ Interessen eines jeden Staates zuwiderlaufende Erscheinung bezeichnet. Selbstgenügsamkeit und Autarkie wurden oft zur Tagesparole erhoben.

Auch in Deutschland hat es nicht an Stimmen gefehlt, die die Bildung einer mehr oder weniger lückenlosen landwirtschaftlichen Autarkie forderten. Diesbezügliche Reden, Aufsätze und Schriften haben dem deutschen Außenhandel insofern geschadet, als die umliegenden Agrarstaaten an die Stabilität des deutschen Absatzgebietes zu zweifeln begannen und daraufhin einerseits einen engeren wirtschaftlichen Kontakt mit anderen Industrieländern suchten, andererseits aber auch eigene Industrien entwickelten. Auch Lettland gehört zu den Staaten, in denen mangels genügender Devisenerlöse ein nahrhafter Boden für die „nicht bodenständigen Industriezweige“ vorbereitet war. Die Regierung Ulmanis, die die wirtschaftlichen Maßnahmen auf lange Sicht trifft, ist nunmehr zu der Erkenntnis gekommen, daß es keinen Zweck hat künstliche Industrien zu schaffen und daß ein Warenaustausch von Land zu Land die einzig gesunde und dauerhafte Form des Wirtschaftslebens ist.

Nach längerem hin und her der Vergangenheit hat nunmehr der lettische Finanzminister diesen Grundsatz öffentlich verkündet, indem er erklärte, daß in der Zukunft nur solche Industriezweige mit der Unterstützung des Staates rechnen

können, deren Rohstoffbasis in eigenem Lande liegt. Dieser Erklärung folgten sofort auch Taten. Die Regierung ermäßigte eine Reihe von Zollsätzen für industrielle Erzeugnisse, an deren Ausfuhr auch Deutschland starkes Interesse hat. Wenn Lettland, das gleich anderen Staaten noch mitten im Kampf mit den Schwierigkeiten auf dem Gebiete des Außenhandels steht, sich zu diesem kühnen Schritt entschlossen hat, so erfolgte dies in der Hoffnung, daß auch seine wirtschaftlichen Partner zu einer regeren Aufnahmebereitschaft der lettischen Agrarprodukte schreiten werden.

Die Schrumpfung des deutsch-lettischen Warenaustausches, die seit dem Krisenbeginn von Jahr zu Jahr zunahm, ist im Jahre 1934 einer erneuten Ausdehnung gewichen. Im Vergleich zum vorhergehenden Jahre ist der Umsatz um 10% gestiegen. In den ersten 3 Monaten des laufenden Jahres hat sich der Warenaustausch beider Staaten im Vergleich zu demselben Zeitraum des Vorjahres verdoppelt und zwar ist er von Ls. 9,6 Mill. auf Ls. 18,4 Mill. gestiegen.

Gewisse Unbequemlichkeiten, die das Wesen eines jeden Clearings in sich birgt, sind auch im lettisch-deutschen Verrechnungsverkehr zu beobachten. Infolge gesteigerter Einkäufe Deutschlands in Lettland im letzten Viertel des vergangenen Jahres konnten die rasch wachsenden Einzahlungen in der deutschen Verrechnungskasse mit den Eingängen bei der Latvijas Banka nicht mehr kompensiert werden. Die lettischen Exporteure erhielten infolgedessen ihr Geld mit Verspätung und hielten sich von Verkäufen nach Deutschland zurück. Die lettischen Behörden sind aber ehrlich bestrebt diese Stockungen zu beheben und erteilen Genehmigungen für die Importe aus Deutschland so reichlich, daß die Handelsbilanz gegenüber Deutschland in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres mit einem Passiv von 3,8 Mill. Ls. abgeschlossen hat. Auch ist der prozentuale Anteil Deutschlands am Gesamtimport Lettlands in diesem Zeitraum erheblich gestiegen. Er beträgt 41% gegen 25% in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Mitgliederbewegung der pommerschen NSV.

Die NS. Volkswohlfahrt Gau Pommern hatte Anfang Juli dieses Jahres rund 106 500 Mitglieder. Das sind 5,54 v. H. der gesamten Einwohnerschaft Pommerns. Zur gleichen Zeit des Vorjahres zählte die pommersche NSV. rund 66 000 Mitglieder = 3,5 v. H. der Bevölkerung. Trotz dieser Aufwärtsentwicklung bleibt Pommern in der Mitgliederbewegung immer noch weit unter dem Reichsdurchschnitt. Hier steht an erster Stelle der Gau Ost-Hannover, dessen Bevölkerung Anfang Juli dieses Jahres zu 11,99 v. H. die Mitgliedschaft bei der NSV. erworben hatte.

Da aber ein möglichst hoher Mitgliederstand die sicherste

Grundlage für die Erfüllung der laufenden Aufgaben der NSV. ist, muß an die pommersche Bevölkerung immer wieder der Appell gerichtet werden, durch Beitrittserklärung die NS. Volkswohlfahrt zu unterstützen. Wenn z. B. 15 v. H. der Einwohnerschaft Pommerns der NSV. angehört, wäre es nicht mehr nötig, Straßensammlungen durchführen zu müssen. Den höchsten Mitgliederstand hatte die NSV. Gau Pommern Anfang Juli dieses Jahres im Kreis Randow mit 7,62 v. H. der Einwohnerschaft. Es folgen die Kreise Cammin mit 7,59 v. H., Groß-Stettin mit 7,31 v. H., Köslin-Bublitz mit 7,26 v. H. und Kolberg-Stadt und Land mit 6,95 v. H.

Einzelhandel

Gesetzliche Regelung der Sonderveranstaltungen.

Durch eine Anordnung des Herrn Reichswirtschaftsministers vom 4. Juli d. Js. (abgedruckt im Deutschen Reichsanzeiger und Preußischen Staatsanzeiger Nr. 158 vom 10. Juli) ist eine Regelung der Sonderveranstaltungen erfolgt.

Die Wirtschaftsgruppe Einzelhandel gibt in einem Rundschreiben vom 11. d. Mts. zu dieser Frage folgende Mitteilung:

„§ 1 bringt eine Klarlegung der Begriffe Sonderveranstaltung und Sonderangebot und grenzt somit den Geltungsbereich der Anordnung ab. Die begriffliche Abgrenzung der Sonderveranstaltungen mag manchem unbefriedigend erscheinen. Wir möchten dazu jedoch auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, eine brauchbare Definition des Begriffs der Sonderveranstaltung zu geben, hinweisen. Bereits seit Jahren bemühen sich die besten Kenner des Wettbewerbsrechts im Einzelhandel, eine Klärung dieses Begriffs zu erreichen. Gerade die Schwierigkeiten der Begriffsbestimmung haben eine Regelung der Sonderveranstaltungen bisher erschwert. Wenn nunmehr der Gesetzgeber versucht hat, die „Verkaufsveranstaltungen besonderer Art, die nicht den Vorschriften der §§ 7—9 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb unterliegen“, abzugrenzen, so wird die Erfahrung lehren müssen, ob diese Begriffsbestimmung für die Praxis als ausreichend angesehen werden kann. Wir möchten jedoch annehmen, daß eine sinnvolle Auslegung der wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen auch hier über die Schwierigkeiten einer mehr theoretischen Begriffsabgrenzung hinweghelfen wird, zumal da in der Praxis verhältnismäßig selten Meinungsverschiedenheiten darüber entstehen, ob eine Ankündigung als Sonderveranstaltung oder Sonderangebot zu werten ist.

§ 2 spricht ein grundsätzliches Verbot der Abhaltung von Sonderveranstaltungen aus. Ausgenommen von diesem Verbot sind lediglich Jubiläumsverkäufe sowie Restverkäufe, für die in den folgenden Paragraphen besondere Bestimmungen vorgesehen sind. Es wird also künftig nicht mehr möglich sein, Sonderveranstaltungen wie „Weiße Wochen“, (für die in diesem Jahr bereits eine Sonderregelung vorgesehen war) „Ultimotage“, „Werbetage“, „Seriensstage“, „Wochenendverkäufe“ usw. abzuhalten. Ankündigungen von Pfingst-, Oster- und Weihnachtsverkäufen, die zu regelmäßigen Preisen erfolgen, gelten nicht als

Sonderveranstaltungen und fallen daher auch nicht unter das Verbot. Desgleichen werden Sonderangebote einzelner Waren, die sich in den regelmäßigen Geschäftsbetrieb einfügen, aber nicht im Rahmen einer besonderen Verkaufsveranstaltung feilgeboten werden, von dem Verbot nicht betroffen.

§ 3 sieht eine Regelung der Jubiläumsverkäufe vor. Jubiläumsverkäufe dürfen danach künftig nur zur Feier des Bestehens eines Geschäftes nach Ablauf von jeweils 25 Jahren abgehalten werden. Dies bedeutet eine Einschränkung gegenüber der bisher geübten Praxis, nach der häufig bereits nach 10 jährigem Bestehen ein Jubiläum gefeiert wurde. Außerdem hatte sich die Gepflogenheit eingebürgert, vom 40. Jahre an bereits alle 10 Jahre die Dauer des Bestehens des Geschäftes zu feiern.

Die Veranstaltung eines Jubiläumsverkaufs ist künftig nur noch zulässig, wenn das Unternehmen den Geschäftszweig, den es bei der Gründung betrieben hat, die angegebene Zeit hindurch gepflegt hat. Dies bedeutet selbstverständlich nicht, daß zur Zeit der Feier des Jubiläums alle diejenigen Waren geführt werden müssen, die bereits bei der Gründung des Geschäftes vorgesehen waren. Es genügt, wenn lediglich eine Warengruppe, die zur Zeit der Gründung des Geschäftes geführt wurde, auch jetzt noch verkauft wird, unabhängig davon, ob im Laufe der Zeit andere Warengruppen hinzugekommen oder wieder aufgegeben worden sind.

Der Wechsel des Firmennamens oder des Geschäftsinhabers ist für die Zulässigkeit der Veranstaltung von Jubiläumsverkäufen ohne Bedeutung. Diese Bestimmung konnte des-

Ich bin durch den Herrn Reichs- und Preußischen Wirtschaftsminister öffentlich zum Wirtschaftsprüfer bestellt und vereidigt worden.

Dpl.-Bücherrevisor

Dpl.-Kfm. **H. Hodemacher**

Splittstraße 1

Fernruf 23369

wegen etwas weitherziger gehalten werden, weil durch die vorgesehene Regelung bereits eine starke Beschränkung sowie eine Verhinderung mißbräuchlicher Verwendung dieser Veranstaltungen gewährleistet worden ist. Auch die Bestimmungen, daß Zweigniederlassungen und Verkaufsstellen, die noch nicht solange wie das Stammhaus bestehen, am Jubiläumsverkauf des Gesamtunternehmens teilnehmen dürfen, entspricht der herrschenden Auffassung. Eigene Jubiläumsverkäufe von Zweigniederlassungen oder Verkaufsstellen sind künftig verboten.

Die Dauer der Veranstaltung eines Jubiläumsverkaufs ist auf höchstens 12 Werktage begrenzt worden.

§ 4 regelt die Restverkäufe. Restverkäufe können als besondere Veranstaltungen künftig nur noch während der letzten 3 Tage der Saisonschluß- und Inventurverkäufe in für diese Verkaufsveranstaltungen zugelassenen Waren durchgeführt werden. Der Verkauf von Resten im Rahmen des regelmäßigen Geschäftsverkehrs wird durch die Anordnung jedoch nicht berührt.

Die im § 5 den höheren Verwaltungsbehörden erteilte Ermächtigung, nach Anhörung der zuständigen amtlichen Berufsvertretung Ausnahmen von dem Verbot der Sonderveranstaltungen zuzulassen, entspricht der üblichen Praxis, im Sonderfall Ausnahmen von dem allgemeinen Verbot zu ermöglichen.

§ 6 weist zur Vermeidung von Mißverständnissen noch einmal ausdrücklich darauf hin, daß durch die vorliegende Anordnung die Anordnung über die Saisonschluß- und Inventurverkäufe nicht berührt wird.

Die vorliegende Regelung der Sonderveranstaltungen, die die Werbung des gesamten Einzelhandels in einschneidender Weise berührt, stellt einen weiteren Schritt dar, die, das reguläre Geschäft des Einzelhandels beeinträchtigen, Verkaufsveranstaltungen besonderer Art auf das geringstmögliche Maß zurückführen. Damit ist ein seit langem gehegter Wunsch des Einzelhandels erfüllt worden. Ob die Anordnung in der vorliegenden Form bereits einen endgültigen Abschluß der Regelung der Sonderveranstaltungen darstellt, wird von den Erfahrungen abhängen, die mit der praktischen Durchführung dieser Bestimmungen gemacht werden.“

Anordnung.

Auf Grund des § 9a des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb in der Fassung des Reichsgesetzes vom 26. Februar 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 311) wird zur Regelung von Verkaufsveranstaltungen besonderer Art, die nicht den Vorschriften der §§ 7 bis 9 des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb unterliegen (Sonderveranstaltungen), hiermit angeordnet:

§ 1.

(1) Sonderveranstaltungen im Sinne der nachstehenden Vorschriften sind außerhalb des regelmäßigen Geschäftsverkehrs stattfindende Verkaufsveranstaltungen im Einzelhandel, die, ohne Ausverkäufe oder Räumungsverkäufe zu sein, der Beschleunigung des Warenabsatzes dienen und deren Ankündigungen den Eindruck hervorrufen, daß besondere Kaufvorteile gewährt werden.

(2) Sonderveranstaltungen sind nicht Sonderangebote, durch die einzelne nach Güte oder Preis gekennzeichnete Waren ohne zeitliche Begrenzung angeboten werden und die sich in den Rahmen des regelmäßigen Geschäftsbetriebes des Gesamtunternehmens oder der Betriebsabteilung einfügen.

§ 2.

- (1) Die Anhaltung von Sonderveranstaltungen wird untersagt.
- (2) Die Vorschrift des Absatzes 1 gilt nicht
 - a) für Jubiläumsverkäufe, die den Vorschriften des § 3 entsprechen;
 - b) für Restverkäufe nach Maßgabe des § 4.

§ 3.

- (1) Jubiläumsverkäufe dürfen zur Feier des Bestehens eines Geschäftes nach Ablauf von jeweils 25 Jahren abgehalten werden. Ihre Veranstaltung ist nur zulässig, wenn das Unternehmen den Geschäftszweig, den es bei der Gründung betrieben hat, die angegebene Zeit hindurch gepflegt hat.
- (2) Der Wechsel des Firmennamens oder des Geschäftsinhabers ist für die Zulässigkeit der Veranstaltung von Jubiläumsverkäufen ohne Bedeutung.
- (3) Am Jubiläumsverkauf des Gesamtunternehmens dürfen auch Zweigniederlassungen und Verkaufsstellen teilnehmen, die nicht so lange wie das Stammhaus bestehen. Eigene Jubiläumsverkäufe von Zweigniederlassungen oder Verkaufsstellen finden nicht statt.
- (4) Der Jubiläumsverkauf muß in dem Monat beginnen, in den der Jubiläumstag fällt. Die Verkaufszeit beträgt längstens 12 Werktage. Sonn- und Feiertage, die durch Anordnung der höheren Verwaltungsbehörde für den Verkauf freigegeben sind, werden in die Verkaufszeit nicht eingerechnet.

§ 4.

- (1) Besondere Restverkäufe dürfen während der letzten drei Tage der Saisonschluß- und Inventurverkäufe (Sommerschluß- und Winterschlußverkäufe) in für diese Verkaufsveranstaltungen zugelassenen Waren abgehalten werden.
- (2) Als Reste sind nur solche aus früheren Verkäufen verbliebene Teile eines Ganzen anzusehen, bei denen der verbliebene Teil, für sich genommen, nicht den vollen Verkaufswert mehr hat, den er im Zusammenhang mit dem Ganzen besessen hat.

§ 5.

Die höhere Verwaltungsbehörde kann nach Anhörung der zuständigen amtlichen Berufsvertretungen von Handel, Handwerk und Industrie Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 2 bis 4 gestatten.

§ 6.

Meine Anordnung vom 14. Mai 1935 (Deutscher Reichsanzeiger Nr. 112) zur Regelung von Verkäufen, die zur Wende eines Verbrauchsabschnitts regelmäßig stattfinden, bleibt unberührt.

Berlin, den 4. Juli 1935.

Der Reichswirtschaftsminister.

I. V.: Dr. Posse.

Unverlangte Waren.

Wir entnehmen der Textil-Zeitung vom 6. Juli 1935 folgende Notiz:

„Im Einzelhandel ist wiederholt das Verfahren vieler Firmen verurteilt worden, Verbrauchern ohne vorherige Bestellung Waren zuzusenden, in der Hoffnung, daß der Empfänger die Waren behält und bezahlt. Auf Grund häufiger Klagen hatte dann die Wirtschaftsgruppe Einzelhandel in einem Schreiben an den Werberat der Deutschen Wirtschaft darauf hingewiesen, daß eine solche Werbung als verfeinerte Form des Anreizens angesehen werden müsse; es wurde dabei auch auf eine Entschließung des Einzelhandelsausschusses des

Deutschen Industrie- und Handelstages aus dem Jahre 1927 verwiesen, daß die Vertriebsart durch unbestellte Sendungen auf der Rechtskenntnis und geschäftlichen Unerfahrenheit der Empfänger aufgebaut sei und den guten kaufmännischen Sitten widerspreche.

Die Zulässigkeit dieser Werbemethode, Waren ohne Auftrag an mutmaßliche Interessenten zu versenden, und diese dann aufzufordern, die Kosten dem Absender zu überweisen, ist jetzt vom Werberat der Deutschen Wirtschaft grundsätzlich geprüft worden. Dabei ist der Werberat zu der Auffassung gelangt, daß er eine solche Werbemethode nicht billigen kann, da sie grundsätzlich mit einer unzulässigen Publikumsbelästigung verbunden ist, von dem im Interesse des Werbungtreibenden ungewöhnliche Dienstleistungen erwartet werden.

Auch dadurch, daß dem Empfänger der Sendung anheimgestellt wird, sich durch Zurückbehaltung eines Teiles der übersandten Ware die Mühewaltung bei der Rücksendung der Ware vergüten zu lassen, oder daß ihm anheimgestellt wird, die Zusendung einer erst in Aussicht gestellten Probesendung durch seine Aeußerung zu verhindern, kann die Tatsache der Publikumsbelästigung nicht beseitigt werden. Der Werberat ersucht daher, von der Anwendung dieser Werbemethode abzusehen.

Gemäß § 1 Absatz 3 der Anordnung des Reichswirtschaftsministers vom 14. Mai 1935 zur Regelung von Verkäufen, die zur Wende eines Verbrauchsabschnitts regelmäßig stattfinden, hat der Regierungspräsident Stettin bestimmt:

Als Beginn des Sommerschlußverkaufs 1935 wird für die Badeorte der 15. August 1935 festgesetzt.

Neugründung von Lesezirkelunternehmungen und Unternehmen des Zeitungs- und Zeitschriften-Einzelhandels.

Der Präsident der Reichspressekammer hat in einer Anordnung vom 28. 6. 35 bestimmt, daß die gänzliche oder teilweise Uebernahme eines Lesezirkels durch ein Lesezirkelunternehmen, das mehrere Filialbetriebe oder Zweigniederlassungen umfaßt, sowie die Errichtung neuer Filialbetriebe oder Zweigniederlassungen von Lesezirkelunternehmen bis zum 31. März 1936 verboten ist. Anträge auf Ausnahmen von dieser Bestimmung, die der besonderen Genehmigung des Präsidenten der Reichspressekammer bedürfen, sind über den zuständigen Fachverband, den Reichsverband der Deutschen Lesezirkelbesitzer, Hamburg 1, Ferdinandstr. 25/27, einzureichen.

In einer Anordnung vom gleichen Tage hat der Präsident der Reichspressekammer weiterhin bestimmt, daß Neugründungen von Zeitungs- und Zeitschriften-Einzelhandelsstellen, gleichviel ob auf selbständiger Grundlage oder im Anstellungsverhältnis, bis zum 31. Dezember 1935 untersagt werden. Anträge auf Bewilligung einer Ausnahme von dieser Gründungssperre sind dem Präsidenten der Reichspressekammer über den zuständigen Fachverband, die Reichsfachschaft des deutschen Zeitungs- und Zeitschriften-Einzelhandels, Frankfurt am Main, Bürgerstr. 9/11, mit entsprechender Begründung zuzuleiten.

Zwischen der Wirtschaftsgruppe Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe, der Fachgruppe Automaten-Aufstellgewerbe, der Fachuntergruppe Automaten und der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel, sind über den automatischen Verkauf von Zigaretten folgende Bedingungen vereinbart worden:

Bedingungen

für die Aufstellung von Zigaretten-Automaten in Schankbetrieben,

anerkannt durch die

- Wirtschaftsgruppe Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe,
- Fachgruppe Automaten-Aufstell-Gewerbe,
- Fachuntergruppe „Automaten“,
- Wirtschaftsgruppe Einzelhandel.

Der automatische Verkauf von Zigaretten erfolgt unter folgenden Bedingungen:

- Der Automatenaufsteller (Vermieter) ist Eigentümer des Automaten. Er stellt den Zigarettenautomaten mietweise dem Gastwirt zur Verfügung, der seinen Mindestumsatz in Zigaretten mit RM. je Woche angibt.
- Der Vermieter verpflichtet sich, den Automaten ohne Kosten für den Gastwirt in dessen Gaststätte aufzustellen oder anzubringen und nach Vertragsbeendigung ebenfalls ohne Kosten für ihn wieder zu entfernen.
- Der Vermieter verpflichtet sich, das Nachfüllen der Schächte und das Nachprüfen des Automaten-Mechanismus durch fachkundiges Personal durchführen zu lassen, um Betriebsstörungen zu vermeiden. Die Kosten für die Beseitigung von Störungen, für die Durchführung notwendiger Reparaturen, sowie für eine etwa erforderliche Auswechslung des Automaten trägt der Vermieter.
- Der Gastwirt ist verpflichtet, den Automaten so pfleglich zu behandeln, als wenn er sein Eigentum wäre.
- Zur ordnungsmäßigen technischen Ueberprüfung sowie zum An- und Wegbringen des Automaten ist dem Vermieter oder dessen Bevollmächtigten jederzeit das Betreten der Gaststätte und der Zugang zum Automaten zu gestatten. Soll der vereinbarte Aufstellungsplatz gewechselt werden, so hat die Umstellung durch einen Beauftragten des Vermieters zu erfolgen.
- Den früheren Zustand des Automaten-Aufstellungsplatzes wiederherzustellen, ist Sache des Gastwirtes.
- Der Gastwirt verkauft durch den Automaten im eigenen Namen und unter eigener Verantwortung. Er verpflichtet sich, die zur Füllung des Automaten benötigten Zigaretten jeweils bei dem Vermieter zu bestellen, und bestimmt für die Füllung die in der Anlage aufgeführten Sorten und Packungsgrößen.
- Der Gastwirt verpflichtet sich, für den gleichen Zweck keine anderen Automaten aufzustellen und Zigaretten von den im Automaten geführten Zigarettenarten nicht außerhalb des Automaten freihändig zu verkaufen. Ausnahmen von dieser Verpflichtung können vereinbart werden.
- Das Risiko des automatischen Verkaufs, insbesondere alle durch Beraubung des Automaten oder durch Falschgeld entstehenden Schäden, ferner Umsatzsteuer und Haftpflichtversicherung, sofern nicht der Gastwirt schon eine solche Versicherung für seine Gaststätte abgeschlossen hat, tragen Gastwirt und Vermieter zu gleichen Teilen.
- Den Kasseneinhalt stellt der Gastwirt gemeinsam mit einem bevollmächtigten Vertreter des Vermieters, der die Schlüssel zum Automaten hat, je nach Bedarf fest. Der Gastwirt bezahlt die ihm gelieferten Zigaretten an den Vermieter sofort nach Feststellung des Kassens.

inhalts aus dem in der Kasse befindlichen Erlös. Die Nutzenspanne (Unterschied zwischen Fabrikgrundpreis und Kleinhandelspreis) beträgt zurzeit bei

2 1/2 Pfg.-Zigaretten 10 vom Hundert

3 1/3 „ „ 11 „ „

4 „ „ 15 „ „

5 „ „ 16 „ „

Von dieser Nutzenspanne werden bei allen Preislagen 1 vom Hundert Umsatzsteuerbeteiligung des Gastwirts (Ziffer 9) und als Entgelt für Miete und Wartung des Automaten bei

2 1/2 Pfg.-Zigaretten 2 vom Hundert

3 1/3 „ „ 2,1 „ „

4 „ „ 3 „ „

5 „ „ 3 „ „

vom Kleinhandelspreis abgerechnet. Dem Gastwirt verbleibt demgemäß bei

2 1/2 Pfg.-Zigaretten 7 vom Hundert

3 1/3 „ „ 8 „ „

4 „ „ 11 „ „

5 „ „ 12 „ „

abzüglich der sonstigen Risiken und Unkostenbeteiligung gemäß Ziffer 9. Der Vermieter muß die Kleinhandelsumsatzsteuer voll abführen.

In den Städten Berlin und Groß-Hamburg, in denen gemäß Kartell-Bindungen eine Sonderregelung der Rabattsätze getroffen wurde, erhöht sich das Ent-

gelt für Miete und Wartung des Automaten entsprechend, ohne daß der prozentuale Anteil des Gastwirts am Erlös gemindert werden darf.

Aendert sich die Nutzenspanne (Unterschied zwischen Fabrikgrundpreis und Kleinhandelspreis) so wird die neue Nutzenspanne unter Beibehaltung der Sätze für Miete und Wartung entsprechend berücksichtigt.

11. Diese Abmachungen gelten auf die Dauer von drei Monaten und verlängern sich jeweils um weitere drei Monate, wenn sie nicht einen Monat vor Ablauf vom Gastwirt oder vom Vermieter schriftlich gekündigt werden.

12. Erreicht jedoch der Gastwirt den in Ziffer 1 des Vertrages von ihm angegebenen Mindestumsatz von RM. je Woche nicht, so ist der Vermieter berechtigt, den Automaten einen Monat nach Aufstellung wieder abzuholen oder dieses Abkommen mit einer Frist von einem Monat zu kündigen und den Automaten zu entfernen.

Anlage:

Bestimmung der Zigarettensorten und Packungsgrößen gemäß Ziffer 7. der Bedingungen.

Der Reichswirtschaftsminister hat gegen diese Bedingungen keine Bedenken erhoben.

Kreditschutz

I. Konkursverfahren.

Name (Firma) und Geschäftszweig:	Wohnort:	Tag der Eröffnung:	Konkursverwalter:
Karl Woelfert, Zimmermeister	Regenwalde	25. 5. 35	Rechtsanwalt Ernst Walther
Pinkas Seiden, Kaufmann (genannt Paul Mohrer) Inh. einer Wäsche- und Strumpfwarenhandlung	Stettin, Schulstr. 2	7. 6. 35	Bücherrevisor Kurt Jonas, Stettin
Emil Lippold, Inh. der Fa. Emil Lippold	Swinemünde, Moltkestr. 18	15. 6. 35	Kaufmann Johannes Srocka
Frau Emma Meeder geb. Stiel	Demmin	19. 6. 35	Bücherrevisor Wiedemann
Franz Prager, Inh. der Fa. Franz Prager	Stettin	20. 6. 35	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin
Hans Gerhardt, Kaufmann	Torgelow	8. 7. 35	Rechtsanwalt Buschmann
Firma Gebr. Schönfeldt	Stettin	5. 7. 35	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin
Franz Wietholtz	Stettin, Gr. Wollweberstraße 41 (Privatwohn. Finkenwalde)	17. 7. 35	Kaufmann Ernst Kunz, Stettin
		Tag der Beendigung:	
Hedwig Baltes, Kauffrau	Metschow	12. 6. 35	eingestellt
Siegfried Grünbaum, Inh. der Firma Grünbaum & Co.	Stettin, Falkenwalder Straße 191	20. 6. 35	Durch Zwangsvergleich aufgehoben
Fritz Herrmann, Kfm., Inh. der Fa. Fritz Herrmann, Feinkost-, Geflügel- und Wildhandlung	Stettin, Falkenwalder Straße 188	27. 6. 35	Nach Abhaltung des Schlußtermins aufgehoben
Max Müller, Steuer- und Verbands-syndikus, früher in	Stettin, Roßmarktstr. 6	27. 6. 35	do.
Erich Lüdecke, Bauunternehmer	Greifswald	29. 6. 35	Mangels Konkursmasse eingestellt
Semi Koh	Stettin	16. 7. 35	Nach Abhaltung des Schlußtermins aufgehoben

II. Vergleichsverfahren.

Name (Firma) und Geschäftszweig:	Wohnort:	Tag der Eröffnung:	Konkursverwalter:
Konrad Heese, Gastwirt	Langenhagen	5. 7. 35	Kaufmann Max Kath, Treptow a.R.
Hansa, Einkaufsgenossenschaft der Kaufleute für Stargard und Umgegend e. G. m. b. H.	Stargard i. P.	8. 6. 35	Rechtsbeistand Lüttcher, Stargard, Breitstr.
Vereinigte Straßen- und Tiefbauunternehmungen in Anklam, G. m. b. H.	Anklam	17. 6. 35	Bücherrevisor Bliefert, Stralsund
Wwe. Alma Benner geb. Voge, Inh. der Fa. Robert Benner, Fleisch- und Wurstwarenfabrik	Stettin, Schillerstr. 16	13. 6. 35	Dipl.-Bücherrevisor H. Hodemacher, Stettin
Willi Rudolph, Eisenwarenhändler	Stralsund, Heilgeiststr. 46	5. 7. 35	do.
Johannes Froreich	Labes	Tag der Beendigung: 19. 6. 35	aufgehoben

Osthilfe und landwirtschaftliche Entschuldung

Neue Entschuldungsverfahren

- Kleinschmidt, Franz und Anna geb. Frank, Alt-schlage.
Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Berlin W 35. Anmeldefrist bis zum 25. Juli 1935 beim Amtsgericht in Bad Polzin.
- Murawiek, Albert, Stoltenhagen, Kr. Grimmen.
Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Stralsund. Anmeldefrist bis zum 10. August 1935 beim Amtsgericht in Grimmen.
- Kundt, Rudolf, Horst, Kr. Grimmen.
Entschuldungsstelle: Kreissparkasse Grimmen. Anmeldefrist bis zum 10. August 1935 beim Amtsgericht in Grimmen.
- Meyer, Reinhold, Wangerin i. Pom.
Entschuldungsstelle: Pomm. Landesgenossenschaftskasse e. G. m. b. H., Stettin. Anmeldefrist bis zum 1. August 1935 beim Amtsgericht in Labes.
- Schalow, Artur, Stargard i. Pom., Jobststr. 64.
Entschuldungsstelle: Saatziger Kreissparkasse, Saatzig. Anmeldefrist bis zum 10. August 1935 beim Amtsgericht in Stargard.
- Lucht, Kurt, Trassenheide.
Entschuldungsstelle: Pomm. Landesgenossenschaftskasse e. G. m. b. H., Stettin. Anmeldefrist bis zum 31. Juli 1935 beim Amtsgericht in Wolgast.
- Mattick, Erich, Woltin.
Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Berlin W 35. Anmeldefrist bis zum 1. August 1935 beim Amtsgericht in Greifenhagen.

- Kuschel, Otto und Frieda geb. Pagel, Hasselhof bei Sydow, Gde. Selberg-B.
Entschuldungsstelle: Kreissparkasse Rummelsburg. Anmeldefrist bis zum 30. Juli 1935 beim Amtsgericht in Pollnow.
- Pagel, Ernst, Hasselhof bei Sydow, Gde. Selberg-B.
Entschuldungsstelle: Kreissparkasse Rummelsburg. Anmeldefrist bis zum 30. Juli 1935 beim Amtsgericht in Pollnow.
- Pagel, Karl, Hasselhof bei Sydow, Gde. Selberg-B.
Entschuldungsstelle: Kreissparkasse Rummelsburg. Anmeldefrist bis zum 30. Juli 1935 beim Amtsgericht in Pollnow.
- Griezentrog, Gustav und Emma geb. Ladewig, Langenhagen, Kr. Saatzig.
Entschuldungsstelle: Entschuldungsamt Stargard i. Pom. Anmeldefrist bis zum 15. 8. 1935 beim Amtsgericht Stargard i. Pom.
- Wasse, Franz, Möhringen, Kr. Randow.
Entschuldungsstelle: Randower Kreissparkasse, Stettin. Anmeldefrist bis zum 20. August 1935 beim Amtsgericht in Stettin.

Aufgehobene Sicherungsverfahren

- Büssow, Franz, Trent a. Rg.
- Henning, Frau Alma, Bartelshagen, Kr. Franzburg-Barth.
- Treichel, Max, Altenpleen, Kr. Franzburg-Barth.

Aufgehobene Entschuldungsverfahren

- Hassenstein, Hans, Neu-Lüdershagen.
- Lange, Albert, Latzow.
- Reimer, Wilhelm, Sophienhof.
- Schälke, Gottfried, Altensien.

Reinhold Kühnke, Stettin

gegr. 1875

Flußschiffsreederei

Fernspr. 30113, 30585

Bunkerkohlen

in Stettin und Hohensaaten

Verkehrswesen

Unter dem Motto „Seit 100 Jahren“ hat das Reichsbahnwerbeamt für den Personen- und Güterverkehr in Berlin eine Schrift über den Eisenbahnstückgut-Verkehr anlässlich der nunmehr fast 100 jährigen Entwicklung herausgebracht, die als Werbeheft für die Kundschaft der Reichsbahn gedacht ist, und eine Tabelle über die Frachtberechnung für Stückgutsendungen sowie die wichtigsten Bestimmungen über die Aufgabe der Sendungen, Begleitpapiere, Beförderungsart und -dauer, Frachttarife, Kosten des bahnamtlichen Zu- und Abrollens und die Haftung der Eisenbahn bringt. Es werden ferner behandelt die Vorschriften über den Bahnsammel-ladungsverkehr und das Expreßgut einschließlich der Frachtsätze und schließlich ist ein Merkblatt für den Verkehr mit den Eisenbahnstellen angefügt. Die Schrift wird Handels- und Verkehrskreisen als Ratgeber empfohlen.

Verzeichnis der Reichsbahnämter, -Werke und -Dienststellen.

Im Verlag Dreyer & Co., Berlin SW. 61, Yorckstr. 59 an der Katzbachstr., ist die 6. Ausgabe des Verzeichnisses der Reichsbahnämter, -Werke und Dienststellen erschienen. Das Verzeichnis liegt in der Bücherei der Kammer aus und wird den Bezirksfirmen, die Geschäftsverbindungen mit den Reichs-, Privat-, Klein- und Straßenbahnen, Reichsautobahn und Kraftverkehren unterhalten, empfohlen. Die neue Ausgabe ist gegenüber den früheren Verzeichnissen in den Abteilungen Reichsbahn und Reichsautobahn ausführlicher und übersichtlicher gestaltet. Neu aufgenommen wurden die Privat-, Klein- und Straßenbahnen sowie die Kraftverkehre. Der Abschnitt „Die deutsche Industrie als Lieferantin der Reichs-, Privat-, Klein-, Straßen- und Kraftfahrbahnen“ enthält das Fabrikationsprogramm von über 3400 Firmen. Das Verzeichnis kann zum Preise von 7,50 RM. zuzüglich Porto und Verpackung (0,50) vom Verlag oder durch Vermittlung jeder Buchhandlung bezogen werden.

Gesellschaftsreisen im Flugzeug ab Stettin zu normalen Flugpreisen.

Die Deutsche Lufthansa, Flugleitung Stettin, gibt bekannt, daß täglich Sonderflüge in einem viersitzigen Verkehrsflugzeug direkt nach allen im planmäßigen Luftverkehr ange-flogenen Städten ausgeführt werden können.

Das Flugzeug steht von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr für diesen Zweck den Stettinern zur Verfügung. Voraussetzung ist, daß 4 Personen den einfachen Flug oder mindestens 2 Personen den Hin- und Rückflug ausnutzen, wobei das Flugzeug spä- testens um 17.00 Uhr wieder in Stettin eintreffen muß. Bei voller Ausnutzung des Rückfluges bis zu 50% Rückflug- ermäßigung.

Es ist somit Gelegenheit geboten, Geschäfts- und Privat- reisen unabhängig von den im Flugplan angegebenen Zeiten und Anschlüsse zu stark ermäßigten Preisen nach eigenem Belieben in der oben angeführten Zeitspanne auszuführen.

Nachstehend einige Beispiele für die Kosten pro Person bei einer Gesellschaftsreise im Flugzeug:

von Stettin nach	Berlin	Rm. 15.—
„ „ „	Hannover	„ 45.—
„ „ „	Hamburg	„ 40.—
„ „ „	Halle/Leipzig	„ 35.—
„ „ „	Dresden	„ 37.—
„ „ „	Chemnitz	„ 45.—

Da zu erwarten ist, daß von dieser Reisegelegenheit starker Gebrauch gemacht wird, wird um vorherige Anmeldung der

Gesellschaftsreisen bei der Flugleitung der Deutschen Luft- hansa, Stettin, Tel. 370 25, gebeten.

Nähere Auskünfte dort und in allen Reisebüros.

Ebenso können täglich zwischen 9.00 Uhr und 17.00 Uhr bei genügender Beteiligung d. h. 4 Personen nach vorheriger Anmeldung bei der Flugleitung oder in einem Reisebüro Rundflüge über Stettin und Umgebung zum Preis von Rm. 6.— pro Person ausgeführt werden.

Eisenbahn-Güterverkehr *)

a) Deutsche Tarife.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A. Mit Gültig- keit vom 1. August 1935 tritt der Nachtrag V zum vorge- nannten Tarif in Kraft.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B. Mit Gültig- keit vom 1. August 1935 an tritt zum vorgenannten Tarif der Nachtrag V in Kraft. Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, der Erläuterungen und des Sachverzeich- nisses. Erschwerungen treten erst mit Gültigkeit vom 1. Ok- tober 1935 in Kraft.

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

In dem **Ausnahmetarif**

15 B 6 (Süßwasserfische, frische, auch lebende)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis zum 30. Sep- tember 1935,

in dem **Ausnahmetarif**

11 A 2 (Ammoniak usw.)

wurde die Gültigkeitsdauer bis zum 15. Juli 1936 und in den **Ausnahmetarifen**

2 A 1 (Steine usw. zur Ausfuhr)

4 A 1 (Spat zur Ausfuhr)

4 A 2 (Ausstampfmasse usw.)

4 A 3 (Dolomitischer Marmor)

7 B 13 (Blechwaren usw. zur Entzinnung)

11 B 11 (Stalldünger)

11 S 2 (Ammoniak usw.)

12 B 22 (Grünfütter-Silierungsmittel)

12 A 4 (Natron)

12 A 6 (Glaubersalz)

12 A 7 (Sulfitablauge)

18 S 2 (Allgäuer Käse)

23 B 10 (Wagen mit Karussellen usw.)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis zum 31. Juli 1936 verlängert.

Im **Ausnahmetarif 8 B 7 (Eisen und Stahl usw.)** wurde die Gültigkeitsdauer bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1936 verlängert.

Der Ausnahmetarif 8 S 2 (Personen- und Lastkraftwagen usw.) ist durch die Aufnahme von Personen- und Lastkraft- wagen, Kraftwagenuntergestellten und Lastanhängewagen in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 8 S 1 ab 25. Juli 1935 gegenstandslos geworden und wurde daher zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Oesterreichischer Seehafenverkehr; Deutsch-Oester- reichischer Seehafentarif nebst Anhang. Mit Gültigkeit vom 1. August 1935 erscheinen als Ersatz für den mit Ablauf des

*) Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handels- kammer zu Stettin, das allen Interessenten für Auskünfte in Eisenbahntarifangelegenheiten gegen geringe Gebühr zur Ver- fügung steht.

31. Juli 1935 außer Kraft tretenden Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft 6 nebst Anhang vorgenannte Tarife für die Beförderung von Gütern zwischen deutschen Seehafenbahnhöfen einerseits und Bahnhöfen der Oesterreichischen Bundesbahnen einschließlich der in ihrem Betriebe stehenden Privatbahnen, ferner der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, der Eisenbahn Wien—Aspang und der von ihr betriebenen Schneebergbahn sowie Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen andererseits.

Deutsch - Oesterreichischer Seehafen - Donau - Umschlagtarif. Unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen Tarifs tritt mit Gültigkeit vom 1. August 1935 ein gleichnamiger Tarif nebst Anhang in Kraft.

Deutsch-Ungarischer Gütertarif, Heft 1. Unter gleichzeitiger Aufhebung bisherigen Tarifs wurde mit Gültigkeit vom 15. Juli 1935 ein neuer Tarif herausgegeben.

Deutsch-Ungarischer Verbandsgütertarif, Verkehr mit deutschen Seehäfen. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1935 traten Seehafen-Artikeltarife in der Richtung von und nach Ungarn in Kraft.

c) Ausländische Tarife.

Oesterreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. August 1935 wird unter gleichzeitiger Aufhebung vorgenannten Tarifs ein neuer Tarif nebst Anhang herausgegeben.

Post, Telegraphie

2 mal wöchentlicher Luftpostdienst nach Süd-Amerika.

Seit Aufnahme des planmäßigen deutschen Luftpostdienstes nach Südamerika vor nunmehr 1½ Jahren hat die Deutsche Lufthansa mit stets planmäßiger Pünktlichkeit den Atlantischen Ozean 84 mal überwunden, und damit eine nicht zu unterschätzende Leistung vollbracht. Ueberlegt man sich, daß Ozeanflüge noch vor kurzer Zeit zu weltbewegenden Sensationen zählten und daß auch heute noch einzelne Ozeanflüge in den Zeitungen aller Länder besonders registriert werden, dann gewinnen diese 84 allwöchentlich durchgeführten, planmäßigen Ozeanflüge der Lufthansa erst ihre wahre Bedeutung. Berücksichtigt man ferner, daß die etwa 3 Millionen Postsendungen, die auf diesen 84 Flügen hinüber und herüber geflogen wurden, alle ordnungsgemäß und pünktlich in den Besitz der Empfänger gelangten, dann spricht diese Tatsache für sich.

Ab 1. Juli dieses Jahres

hat die Deutsche Lufthansa ihren Flugplan insofern geändert, als der Abflug des Anschlußflugzeuges von Stuttgart nicht mehr, wie bisher, am Sonntag, sondern jeweils am Donnerstag jeder Woche erfolgt. Postschluß in Stettin beim Hauptpostamt, Briefabfertigung jeden Mittwoch um 16.20 Uhr, in Stuttgart 9. Donnerstag um 4.15 Uhr. Die Flugplanänderung erschien notwendig, um eine möglichst häufige Schnellpostverbindung nach Südamerika zu schaffen, da die französische Strecke am Sonntag Europa verläßt. Die alte, immer wieder sich bestätigende Tatsache, daß eine möglichst häufige Postverbindung der Wirtschaft und dem Gedankenaustausch am besten dient und gerecht wird, ließ diese Flugplanänderung angebracht erscheinen.

Die Reisezeiten auf der Deutschen Luftpostverbindung über den Atlantik ändern sich, wie aus dem folgenden Flugplan ersichtlich ist, nicht. Die Lufthansa-Flugzeuge werden, wie seit dem 30. März Tag und Nacht durchfliegen und so die Post von Deutschland nach Brasilien in 3 Tagen und nach Argentinien in 3½ Tagen bringen.

Donnerstag	ab Stuttgart	an Montag
6.30 Uhr MEZ.		
Donnerstag	ab Marseille	an Montag
Donnerstag	ab Barcelona	nicht angefliegen
Freitag	an Bathurst	ab Sonnabend
Sonnabend	an Natal	ab Freitag
Sonntag	an Rio de Jan.	ab Donnerstag
Sonntag	an Montevideo	ab Donnerstag
Sonntag	an Buenos Aires	ab Mittwoch

Nach Aenderung des Flugplans auf der deutschen Luftpostlinie Berlin—Stuttgart—Buenos Aires wird auch die Luft- und Seepost der Luftverkehrsgesellschaft AIR FRANCE nach Südamerika für Luftpostsendungen aus Deutschland benutzt werden. Im Wechsel mit den Flügen der Deutschen Lufthansa werden den Postversendern künftig wöchentlich 2 Verbindungen für den Schnellnachrichtenverkehr nach Südamerika zur Verfügung stehen.

Postschluß für den französischen Dienst:
Stettin I, Briefabfertigung Sonnabend 9.30 Uhr.

Verkehrsplan der Air-France.

Die Flüge beginnen in der Nacht zum Sonntag in Paris. Luftpostbriefsendungen, die mit diesen Flügen befördert werden, treffen ein:

in Natal (Brasilien)	Donnerstag
in Rio de Janeiro	Freitag
(angeflogen werden in Brasilien ferner Recife, Bahia, Caravellas, Florianopolis und Porto Alegre)	
in Montevideo	Freitag
in Buenos Aires	Freitag
in Santiago de Chile	Sonnabend
in Arika (Chile)	Montag
in Lima (Peru)	Montag
in Asuncion (Paraguay)	Dienstag
— mit Eisenbahn von Buenos Aires	
in La Paz (Bolivien)	Sonnabend
— mit Eisenbahn von Buenos Aires	

Die Luftpost-Zuschläge für Briefpostsendungen jeder Art sind sowohl bei der deutschen wie auch bei der französischen Linie dieselben. Pakete können nur bei den Fahrten des „Graf Zeppelin“ befördert werden.

Postmerkleblatt für sorglose Reisen.

Die Postausweiskarte ist ein billiges, im Inland und in den meisten Ländern der Welt vollgültiges Ausweispapier. Mit Lichtbild, Personbeschreibung und eigenhändiger Unterschrift. Geltungsdauer 3 Jahre, Gebühr 50 Pfg.

Das Postreisesccheckheft ist billig, sicher und bequem. Einheitsgebühr 1,— Rm. Abhebung bei allen Postanstalten im Deutschen Reich, keinerlei weitere Kosten. Niemand braucht sich mehr die Reisefreude durch die ständige Sorge um den Verlust des Reisegelds beeinträchtigen zu lassen.

Das Reichskursbuch bringt sämtliche Eisenbahn-, Luftverkehrs- und Dampfschiffsverbindungen Deutschlands und die wichtigeren Verbindungen des Auslands. Die große Ausgabe kostet 6,— Rm., die kleinere (ohne Ausland) 3,25 Rm.

Nachsendungsantrag nicht vergessen (Formblatt am Postschalter und bei den Zustellern), damit die pünktliche Nachsendung der Postsendungen, Zeitungen, Telegramme usw. gesichert ist.

Auskunft erteilen die Postanstalten.

Uebersicht der Postdampferverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern. Monat August 1935

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland		Stettin	6. 8. 15 ¼	Regina	Reederei	Riga	40
			13. 8. "	"	Rud. Christ.	"	
			20. 8. "	"	Gribel	"	
			27. 8. "	"	Stettin	"	
Estland		"	2. 8. 15 ½	Brandenb.	1)	Reval	44
			3. 8. 16 ⁰⁰	Rügen	1)	"	40
			7. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			9. 8. 15 ½	Straßburg	1)	"	50
			10. 8. 16 ⁰⁰	Rügen	1)	"	40
			14. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			16. 8. 15 ½	Brandenb.	1)	"	44
			17. 8. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			21. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			23. 8. 15 ½	Straßburg	1)	"	50
			24. 8. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			28. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			30. 8. 15 ½	Brandenb.	1)	"	44
			31. 8. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
Finnland		"	3. 8. 16 ⁰⁰	Rügen	1)	Helsingfors	44
			7. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	46
			10. 8. 16 ⁰⁰	Rügen	1)	"	44
			14. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	46
			17. 8. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	44
			21. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	46
			24. 8. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	44
			28. 8. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	46
			31. 8. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	44

- 1) Eigentümer Rud. Christ. Gribel, Stettin. Aenderungen vorbehalten.
- 2) Finnische Dampfschiffsgesellschaft in Helsingfors. Vertreter Gustav Metzler, Stettin.

Außenhandel

Geschäfte mit der Türkei.

Die Filiale Istanbul der Deutschen Bank und Disconto-Gesellschaft hat die für Lieferungen nach der Türkei wichtigen Bestimmungen in einem Merkblatt über Lieferungsbeschreibungen in der Türkei unter besonderer Berücksichtigung der hierzu erforderlichen Garantiestellungen zusammengefaßt. Das Merkblatt, das interessierten Firmen die Arbeit wesentlich erleichtern dürfte, ist bei den Niederlassungen der Deutschen Bank und Disconto-Gesellschaft kostenlos erhältlich.

Rechtsfragen und gerichtliche Entscheidungen

Betriebszellenobmännern ist keine Sonderstellung im Betriebe eingeräumt.

Ehrengerichtlicher Verweis wegen Mißachtung der Betriebsordnung und unzulässiger Eingriffe in die Betriebsführung. Ein inzwischen vom Treuhänder der Arbeit abberufener Betriebszellenobmann, der außerdem Mitglied des Vertrauensrates war, hatte der Betriebsordnung zuwider im Betriebe geraucht, während der Arbeitszeit Zeitungen gelesen, sich geweigert, die Markenkontrolle beim Pförtner zu benutzen, einem Gefolgsmann eigenmächtig die Anweisung gegeben, am Nachmittag nicht zu arbeiten und schließlich erlaubt, erhebliche Zeit vor Arbeitsschluß Waschwasser zu holen. Auf Grund dieses Sachverhalts wurde der betreffende Betriebszellenobmann vom Sozialen Ehrengericht für den Treuhänderbezirk Mitteldeutschland gemäß § 36 Abs. 1 Ziff. 2 des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit rechtskräftig mit einem Verweis bestraft. Das erkennende Ehrengericht führt aus:

Die vom Beklagten nicht in Abrede gestellten Verstöße gegen die Betriebsordnung zeigen die völlig verkehrte Ansicht des Angeklagten, daß ihm kraft seiner Stellung als Betriebszellenobmann und Vertrauensratsmitglied eine Sonderstellung im Betriebe einzuräumen sei. Davon kann keine Rede sein. Als Vertrauensmann hatte der Angeklagte nach dem Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit besondere Rechte, aber auch besondere Pflichten; er mußte den anderen Gefolgschaftsmitgliedern mit gutem Beispiel vorangehen. Statt dessen hat er sich bewußt dem im Gesetz verankerten Führergedanken entgegengestellt. Strafschwerend fiel die unbegründete Ueberheblichkeit trotz wiederholter Verwarnung ins Gewicht. Zugunsten des Angeklagten war seine Reue und seine Einsicht in das Unrichtige seiner Handlungsweise zu berücksichtigen. „Reichsgerichtsbriefe“. (EG. Mitteldeutschland 4/35 v. 20. 3. 1935.)

Klatschsucht im Betriebe als Grund zur fristlosen Entlassung. Die Verleumdung von Arbeitskameraden wird nicht geduldet. Mit den Grundsätzen des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit ist es — wie das Landesarbeitsgericht Krefeld-Uerdingen ausführt — unvereinbar, wenn ein Gefolgschaftsmitglied, ohne zu einem Wahrheitsbeweis in der Lage zu sein, gehässige Angaben über andere Gefolgschaftsmitglieder macht, die deren sittliches Verhalten betreffen, insbesondere, wenn die Äußerungen ohne jeden Anlaß, offenbar aus reiner Klatschsucht gemacht wurden. Nach § 1 des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit arbeiten im Betriebe der Unternehmer als Führer, die Angestellten und Arbeiter als Gefolgschaft gemeinsam zur Förderung der Betriebszwecke und zum gemeinen Nutzen für Volk und Staat. Dieser Zweck des Gesetzes wird vereitelt, wenn ein Gefolgschaftsmitglied ohne Anlaß und ohne ausreichende Unterlagen durch Betriebsgespräche andere Gefolgschaftsmitglieder verleumdet und dadurch den Betriebsfrieden gefährdet. „Reichsgerichtsbriefe“. (LAG. Krefeld-Uerdingen 4a S 95/34 v. 16. 1. 1935.)

Ein anderes Bild würde die Sache gewinnen, wenn auf einwandfreier Grundlage der Nachweis erbracht wird, daß die beklagten Aufsichtsratsmitglieder mit der Möglichkeit der unrichtigen Bilanzziehung und Verschleierung der

Verhältnisse der AG. gerechnet haben. Die Beklagten würden sich dann durch ihr Einverständnis strafbar und haftbar gemacht haben. Auch darüber besteht kein Zweifel: Wenn einwandfrei nachgewiesen werden sollte, die Aufsichtsratsmitglieder hätten blindlings und kritiklos alles unterschrieben, was der Vorstand ihnen vorgelegt habe, selbst auf die Gefahr hin, Unrichtiges als richtig hinzustellen und anderen Schaden zuzufügen, dann würden sie nach § 826 BGB. wegen Verstoßes gegen die guten Sitten in Anspruch genommen werden. „Reichsgerichtsbriefe.“

Prüfungswesen

Freiwillige Handlungsgehilfenprüfung.

Die zweite diesjährige Handlungsgehilfenprüfung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin findet im Laufe des Monats September an noch bekanntzugebenden Tagen statt. Die Anmeldungen für die Herbstprüfung sind bis zum 25. August 1935 bei der Industrie- und Handelskammer, auf deren Büro die vorgeschriebenen Formulare erhältlich sind, einzureichen.

Der Prüfung können sich Handlungslehrlinge, die eine ordnungsmäßige Lehrzeit beendet haben oder unmittelbar vor ihrer Beendigung stehen, sowie Handlungsgehilfen aller Geschäftszweige unterziehen. Näheres geht aus der Prüfungsordnung, die die Industrie- und Handelskammer für die Prüfungen erlassen hat, hervor. Die Prüfungsordnung kann gleichfalls vom Büro der Kammer angefordert werden.

Die Prüfungen werden in Stettin sowie in Stralsund, Greifswald und erstmalig auch in Stargard und Plathe abgehalten, sofern sich für die einzelnen Prüfungsorte eine genügende Teilnehmerzahl ergibt.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß eine Verlängerung des Termins vom 25. August 1935 keinesfalls in Frage kommt, da sonst eine ordnungsgemäße Vorbereitung der Prüfungen erschwert wird.

Innere Angelegenheiten

In der Sitzung des Vorstandes und Beirats der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 9. Juli 1935 ist Herr

Ernst Schult, Stettin,
als Sachverständiger für „Streich- und Zupfinstrumente“

öffentlich angestellt und beeidigt worden.

In der Sitzung des Vorstandes und Beirats der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 9. Juli 1935 ist

Herr Herbert Hodemacher, Stettin,
als Wirtschaftsprüfer

beeidigt worden.

Messen und Ausstellungen

Seedienst Ostpreußen fördert Königsberger Ostmesse.

Der Seedienst Ostpreußen hat, um die ostpreußische Wirtschaftswerbung zu fördern, verschiedene Bestimmungen zugunsten der 23. Deutschen Ostmesse in Königsberg vom 18. bis 21. August erlassen. Aussteller und Messebesucher, die den amtlichen Messeausweis vorlegen, werden mit fast 70 Prozent Fahrpreismäßigung befördert. Der Preis der Rückfahrkarte nach Pillau beträgt von Kiel/Travemünde, Warne-

münde 13,— RM., von Binz und Swinemünde 10,— RM., von Zoppot 4,— RM. und von Memel 5,— RM. Zur Rückfahrt gültig sind diese Karten nur, wenn der Besuch der Messe durch Stempel nachgewiesen wird. Zur Förderung des so lohnenden Besuchs Ostpreußens in seinem bunten Herbst ist die Gültigkeit der Messekarten zur Rückfahrt, soweit der Fahrplan Gelegenheit bietet, bis Ende Oktober (mit D. „Tannenberg“!) ausgedehnt. Auch der Ostpreußische Finnlanddienst (D. „Ostpreußen“) gewährt für Messebesucher von Helsingfors, Reval und Libau besonders niedrige Fahrpreise. Ausstellungsgüter der Königsberger Ostmesse, die auf dem Hinwege von Kiel, Travemünde, Warnemünde, Swinemünde, Zoppot oder Memel als Expreßgut mit dem Seedienst Ostpreußen nach Pillau gekommen sind, werden bei bestimmten Nachweisen der Nämlichkeit frachtfrei in den Versandhafen zurückbefördert.

Baumessetagung auf der Leipziger Herbstmesse 1935.

Die Leipziger Baumessetagen haben sich seit vielen Jahren als Treffpunkt der Baubeamten, Bauunternehmer, Architekten und aller am Bauwesen interessierten Personen eingebürgert. Der Hintergrund der Leipziger Baumesse sorgt dafür, daß die engste Fühlung mit der Baupraxis stets gewahrt bleibt. Die zur diesjährigen Herbstmesse (25. bis 29. August) stattfindende Tagung wird unter Führung des Reichs-Heimstättenamtes durchgeführt und dient der Erörterung zweier gegenwärtig besonders wichtiger Fragen.

Das Thema für den Messe-Montag (26. 8.) ist die Industrieverlagerung. Es herrscht noch weitgehend Unklarheit darüber, welche Industriebetriebe für eine Verlagerung in Frage kommen, wie diese durchzuführen ist und welche Hilfen den zu verlagernden Industriebetrieben gegeben werden können. Die Vorträge der Baumessetagung werden hier weitere Klarheit schaffen. — Am zweiten Tag (27. 8.) kommt die Finanzierung von Siedlungsbauten zur Behandlung, und zwar nach doppelter Richtung: Einmal die Beteiligung der Industrie an der Finanzierung von Siedlungsbauten ihrer Arbeiter, auf der anderen Seite die Abgrenzung der Leistung des Unternehmers von der Eigenleistung des Siedlers. — Eine Besichtigungsfahrt wird Gelegenheit bieten, Siedlungen in der Umgegend Leipzigs kennenzulernen. Die enge Verbindung der Industrie mit der Bauwirtschaft, die ein besonderes Kennzeichen der Leipziger Baumesse ist, wird somit durch die diesjährige Herbstmessetagung besonders nachdrücklich betont.

Leipziger Messe.

Der Kammer sind eine Anzahl Prospekte unter dem Motto „Ihr Umsatz erhöht sich“ von dem Leipziger Messeamt zugegangen. Interessenten können den Prospekt, der alles Wissenswerte über die Leipziger Herbstmesse 1935 (Muster-

Rückforth Weinstuben
Vorzügliche Küche
Delikatessen der Saison
STETTIN
Kaiser Wilhelm-Denkmal
Kleine u. große Gedecke

messe 25.—29. 8., Textil-Messe 25.—28. 8., Messe für Bau-, Haus- und Betriebsbedarf 25.—29. 8.) bringt, im Büro der Kammer abholen lassen.

Brüsseler Weltausstellung.

Der Generaldirektor der Compagnie des Trains et Croisières Exposition Internationaux in Brüssel teilt mit, daß die Abfahrt des 1. Internationalen Ausstellungszuges, die ursprünglich für den 1. 9. 1935 vorgesehen war, auf Ersuchen der Vertreter einiger großer Handelsstaaten auf den März 1936 verlegt worden ist, um den Firmen, die bei der Kürze der Zeit eine sorgfältige Vorbereitung ihrer Beteiligung nicht hätten treffen können, die Beteiligung an der internationalen Wirtschaftswerbung zu ermöglichen.

Verschiedenes

Die Rano-Arbeit.

Die vor nunmehr 20 Jahren von der deutschen Wirtschaft im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden gegründete und seitdem planmäßig ausgebaute und geförderte Rano E. V. ist eine von der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung zugelassene, nicht gewerbmäßige Arbeitsvermittlung für die aus Wehrmacht und Polizei ausgeschiedenen und ausscheidenden Personen aller Dienstgrade.

Mit den Kommando- und Dienststellen der Wehrmacht und Polizei arbeitet die Rano ständig nach verfügbaren Richtlinien zusammen, die sich in langjähriger Praxis erfolgreich bewährt haben. Die Kammern und Gruppen der Wirtschaft sowie deren Betriebe wirken in der Ranoarbeit überall im Reich fördernd mit.

Die von der Rano Betreuten stammen aus allen Berufen. Sie sind soldatisch und pflichttreu erzogene, charakterlich gefestigte Männer, die zum großen Teil auch handwerklich,

technisch oder büromäßig vorgebildet sind. Sie stehen der Wirtschaft durch die Rano für Stellungen jeder Art im Arbeiter- oder Angestelltenverhältnis für alle Teile des Reiches laufend zur Verfügung. Durch Unterbringung jedes Ranobetreuten wird einem bewährten Volksgenossen geholfen. Die Betriebe sichern sich einen zuverlässigen Mitarbeiter und stützen die Wehrhafterhaltung des Vaterlandes.

Die Rano wäre daher für verstärkte Mitwirkung bei der Ranoarbeit dankbar und bittet, sich bei Personalbedarf regelmäßig an die Ranozentrale Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 35, zu wenden. Hier befinden sich die Personalpapiere sämtlicher Ranobetreuten aus allen Teilen des Reiches. Die Vermittlung erfolgt schnellstens den Wünschen der Betriebe entsprechend, sie ist unverbindlich und kostenlos.

Tuberkulose-Hilfswerk der NSV.

Pommern beginnt mit der Aktion am 1. August.

Ab 1. August d. J. nimmt die NSV. Gau Pommern den Kampf gegen die Tuberkulose, eine der gefährlichsten Volksseuchen, auf. In einer Besprechung in den Räumen der Gauamtsleitung der NSV. in Stettin wurden die Einzelheiten dieser Aktion festgelegt. An der Sitzung nahmen u. a. teil der Gauamtsleiter des Amtes für Volkswohlfahrt, Pg. Ventzki, der Gauamtsleiter des Amtes für Volksgesundheit, Pg. Dr. Spanuth, Direktor Dr. Braeuning vom Tuberkulose-Krankenhause Hohenkrug, sowie Vertreter der Reichsführung der NSV. Grundsätzlich wurde festgestellt, daß bei dem Tuberkulose-Hilfswerk alle Maßnahmen rein zusätzlicher Natur sind. Es darf dadurch keine Entlastung der anderen Kostenträger eintreten. Außerdem wird sich die Hilfsaktion nicht nur auf den Erkrankten allein erstrecken, sondern das Ziel ist gleichzeitig die Beseitigung der Infektionsquelle und die Sanierung der ganzen Familie bzw. der Umgebung des Erkrankten.

Landesverkehrsverband Pommern e. V.

Rundschreiben Nr. 121.

An unsere Mitglieder!

Betrifft: Filme und Herstellung von Filmen. Es sollen Erhebungen darüber angestellt werden, ob Filme und welche in unserem Gebiet und bei unseren Mitgliedern vorhanden sind. Wir bitten deshalb also folgende Fragen bis zum 10. August uns zu beantworten:

1. Besitzen Sie einen Film und wie heißt der Film?
2. Haben Sie die Absicht, einen solchen herstellen zu lassen?
3. Ist dieser schon in Auftrag gegeben bzw. wann werden Sie den Auftrag geben?
4. Wie lang ist der Film und wer ist der Hersteller?

Nachtrag: Die in der Nr. 14 des „O.-H.“ verwandten Bilder sind aufgenommen: das auf Seite 3 von Huck, die auf Seite 5—7 von Bittner, auf Seite 8: Hansalufbild.

Wir bitten uns auch darüber weiter auf dem laufenden zu halten, wenn später Filme angeschafft werden.

Rundschreiben Nr. 122.

Wir bitten unsere Bäder-Mitglieder dringend, uns umgehend, spätestens bis zum 6. August 1935 mitzuteilen, ob und welche Reitschulen in ihren Bädern vorhanden sind evtl. Angabe der genauen Adressen ist notwendig.

Die nachstehend aufgeführten Stellen wünschen Prospekte der Mitglieder des Landesverkehrsverbandes Pommern:

1. Verkehrsverein Coesfeld,
2. Der Deutsche Automobil-Club e. V., Gau 15 = Westmark, Bezirk Pfalz, Kaiserslautern, Theaterstr. 27,
3. Verkehrsbüro der Westfälischen Landes-Eisenbahn, Münster/Westf., Herwarthstr. 17,
4. Ackermann-Reisedienst, Leipzig C 1, Markt 17; dieser wünscht auch Wohnungslisten und Pauschalauftenthaltspreise,
5. Bad Polzin, Badeverwaltung.

Länderberichte

Schweden

Außenhandel. Im Mai d. J. betrug der Wert der Einfuhr 122 Mill. Kronen, der Wert der Ausfuhr 116,9 Mill. Kronen, mithin der Einfuhrüberschuß 5,1 Mill. Kr. Im Juni d. J. belief sich die Einfuhr auf 108,9 Mill. Kr., die Ausfuhr auf 108,9 Mill., so daß die Handelsbilanz fast ausgeglichen abschließt.

In der ersten Hälfte dieses Jahres beträgt der Einfuhrüberschuß nunmehr 104,4 Mill. Kr. gegen nur 40,8 Mill. Kr. im gleichen Zeitraum vorigen Jahres. Die Einfuhr belief sich in den Monaten Januar—Juni auf 675,6 Mill. Kr. und liegt damit um 66,0 Mill. Kr. höher als im vorigen Jahre, die Ausfuhr auf 571,2 Mill. Kr. Hier ist nur eine Steigerung um 2,4 Mill. Kr. eingetreten.

2487 Mill. Kr. Staatsschulden an der Halbjahreswende. Schwedens Staatsschulden beliefen sich an der Halbjahreswende auf 2487 Mill. Kr. gegen 2349 Mill. Kronen zur gleichen Zeit im Jahre 1934. Für die fundierte Staatsschuld betragen die entsprechenden Ziffern 2301 Mill. und 2221 Mill. Kr.

Der Holzhandel hat nach den letzten Berichten vermehrte Verkäufe getätigt. Am 15. Juni betragen die gesamten Holzverkäufe seit Jahresbeginn 475 000 Standard.

Leichter Rückgang der Erzvers Schiffungen. Die Erzvers Schiffungen von Grängesberg beliefen sich im Juni auf 459 000 to gegen 484 000 to im Mai und sich im Juni vorigen Jahres. Trotz des leichten Rückganges in den beiden letzten Monaten belaufen sich jedoch die Gesamtvers Schiffungen in der ersten Hälfte dieses Jahres auf 2 961 000 to gegen nur 2 437 000 to im gleichen Zeitraum vorigen Jahres.

Boliden liefert ein Drittel des Schwefelbedarfs. — Die Verwerfung des Arsenik. Anlässlich des Besuches einer Studien-delegation der Skandinaviska Banken von Boliden wurde festgestellt, daß aus den Bolidenerzen pro Jahr rund 30 000 to Schwefel gewonnen werden, die etwa ein Drittel des schwedischen Schwefelbedarfs ausmachen. Der Gesamtbedarf hat während der letzten Jahre zwischen 80 000 und 100 000 geschwankt. Mit der erwähnten gegenwärtigen Schwefelausbeute ist indessen das Maximum noch nicht erreicht. Bei der gleichen Gelegenheit wurde festgestellt, daß in Boliden jährlich rd. 30 000 to Arsenik gewonnen werden, von denen nur rd. 7000 to abgesetzt werden können. Die Gesellschaft ist deshalb bemüht, auf dem Wege über eine intensive Experimentiertätigkeit neue Absatzmöglichkeiten für das Arsenik aufzuschließen. Gegenwärtig konzentrieren sich die Bemühungen der Arsenikverwendung auf dem Gebiet der Holzimprägnierung, u. a. ist beabsichtigt, Eisenbahnschwellen durch die Imprägnierung widerstandsfähiger zu machen.

Weiterer Rückgang der aufliegenden Tonnage. Die günstige Entwicklung am schwedischen Tonnagemarkt, die schon im Mai eingesetzt hatte, hat weiter angehalten. Von Anfang Juni zu Anfang Juli ging die Zahl der aufliegenden Schiffe von 79 auf 54, die Tonnage von 186 000 BRT auf 107 000 BRT zurück. Anfang Mai beliefen sich die Auflegungen noch auf 172 Schiffe mit 234 000 BRT. Am stärksten ist auch diesmal der Rückgang der Auflegungen in der Größengruppe von

1000–2000 BRT, und zwar von 41 Fahrzeuge auf nur noch 19 Fahrzeuge.

Norwegen

Außenhandel. Die norwegische Einfuhr betrug im Mai 1935 75,3 Mill. Kr. gegen 66,4 Mill. Kr. im Mai 1934, die Ausfuhr 46,7 Mill. Kr. gegen 42,8 Mill. Kr. Die Einfuhrzunahme entfällt in der Hauptsache auf Schiffsankäufe (9,7 Mill. Kr. gegen 3,3 Mill. Kr. im Mai 1934). Aber auch bei anderen Einfuhrgruppen ergaben sich Zunahmen, wie bei Getreide, Manufakturwaren, Kolonialwaren und Rohstoffen. Auf der Ausfuhrseite weisen Zunahmen auf: Fische und Konserven (7,4 Mill. Kr. gegen 6,4 Mill. Kr. im Mai 1934), Fett und Oel (1,7 gegen 1,1 Mill. Kr.), Papier (5,8 gegen 4,8 Mill. Kr.), Rohmetalle (9,4 gegen 8,5 Mill. Kr.) und Erz (2,9 gegen 2,4 Mill. Kr.). Eine Abnahme ergab sich in der Ausfuhr von Holzmasse und Kunstdünger.

In den ersten 5 Monaten 1935 betrug die Gesamteinfuhr 316,6 Mill. Kr. (gegen 311,9 Mill. Kr. i. V.) und die Gesamtausfuhr 234,9 Mill. Kr. (gegen 233,3 Mill. Kr. i. V.), so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 81,7 Mill. Kr. (gegen 78,6 Mill. Kr. i. V.) ergibt.

Verlängerung und Aenderungen im Zolltarif. Die Geltungsdauer des Zolltarifs ist vom Storting auf ein Jahr verlängert worden, es wurden nur einige Veränderungen in der Verzollung, die ab 1. Juli d. J. in Kraft traten getroffen (Abt. Tiere, Eßwaren, Früchte u. Beeren, Gemüse, Erden und Ton, Metalle, Papier und Pappe, Kleidung und aus gewebten Waren verarbeitete Artikel).

Erhöhung des Zolls auf gewisse Fayencewaren. Der Beschluß des Storting vom 4. 3. 35, den Zoll auf die unter die Zollposition „Erden etc. B. 8. Fayence, nicht anderweitig genannt: b) andere, hierunter echte oder nachgeahmte Vergoldungen oder Versilberungen“ fallenden Waren von 0,20 Kr. je kg auf 0,25 Kr. je kg zu erhöhen, ist am 24. 6. 35 in Kraft getreten.

Hohe Preise für die ersten Walölverkäufe aus der Fangzeit 1935/36. Nachdem bereits kürzlich ein kleinerer Posten Walöl aus nächster Saison zum Preise von 16 Pf. Sterl. abgesetzt wurde, hat jetzt die A/S Laboremus ihre aus der Fangzeit 1935/36 an der westafrikanischen Küste zu erwartende Walölausbeute an englische Käufer zum Preise von 16 Pf. Sterl. je t verkauft. Der Preis ist im Vergleich mit den letztjährigen als recht hoch anzusehen. Bekanntlich lagen die Anfangspreise für Walöl aus den Fängen des Jahres 1934/35 zum Teil unter 10 Pf. Sterl. je t.

Steigende Ertragnisse aus der Silberfuchszucht. In Arendal fand die diesjährige Landesversammlung des Norwegischen Silberfuchszuchtverbandes (Norges Sølvevavlslag) statt. Der Vorsitzende, Dalsaune, Trondheim, führte aus, daß 1934 ein günstiges Jahr für die Silberfuchszüchter gewesen sei, auch wenn die Durchschnittspreise der Felle etwa 10 Kr. unter den vorjährigen gelegen hätten. Es seien 1934 insgesamt 405 000 Silberfuchsfelle im Werte von 16 Mill. Kr. verkauft worden. Für die nächste Saison rechnet man mit einem Absatz von 180 000 Pelzen im Werte von 27 Mill. Kr. Die Silberfuchs-

zucht habe für Norwegen eine solche Bedeutung erlangt, daß von den 682 Bezirken des Landes nur 30 bis 40 Bezirke noch keine Silberfuchsfarmen aufzuweisen hätten.

Dänemark

Herabsetzung der Umrechnungskurse für die Einfuhr. Bei der Verteilung der Devisenbewilligungen für die Einfuhr im Mai dieses Jahres waren von dem dänischen Valutakontor höhere Umrechnungskurse für die verschiedenen ausländischen Devisen festgesetzt worden. Die Heraufsetzung der Umrechnungskurse betrug bis zu 7 Proz., so wurden z. B. die Reichsmark von 174 auf 185,50, also über den Tageskurs heraufgesetzt. Durch die nunmehr erfolgte Herabsetzung sind die Mai-Erhöhungen zwar nicht ausgeglichen worden, jedoch die Maßnahme bedeutet ohne Zweifel eine Erleichterung für die Importeure. Erwähnt sei, daß der Umrechnungskurs für RM. nunmehr 182,50 beträgt, während der für Sterling mit 22,40 unverändert geblieben ist.

Aus dem Jahresbericht der Dänischen Dampfschiffsreedereivereinigung. Im Schiffsfahrtsbericht der Dänischen Dampfschiffsreedereivereinigung für das Jahr 1934 wird u. a. hervorgehoben, daß das englische Gesetz, das der Regierung Genehmigung gebe, 2 Mill. Pfd. Sterl. zur Stützung der britischen Schifffahrt anzuwenden, möglicherweise eine intimere Zusammenarbeit zwischen den anderen Ländern, die bisher keine Subsidien geben, und eine Regelung des Tonnageangebots ermöglige.

Im Bericht wird auch erwähnt, daß die Schiffspreise im Verhältnis zu den Preisen von 1931 gestiegen sind.

Lettland

Außenhandel. Der Gesamtbetrag des lettländischen Außenhandels stellte sich im ersten Halbjahr 1935 auf 98,7 Mill. Lat gegenüber 81,5 Mill. im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres, was eine Steigerung um 17,2 Mill. Lat bedeutet. An dieser Zunahme des lettländischen Außenhandelsvolumens ist in erster Linie die Ausfuhr beteiligt. Diese betrug im Berichtshalbjahr 45,8 Mill. gegenüber 32,6 Mill. im ersten Halbjahr 1934, ist somit um 13,2 Mill. Lat gestiegen. Demgegenüber stellte sich die Einfuhr auf 52,9 Mill. gegenüber 48,9 Mill., was eine Einfuhrsteigerung um 4 Mill. Lat ergibt. Während die Passivität der lettländischen Handelsbilanz im ersten Halbjahr 1934 16,3 Mill. Lat betrug, verminderte sich der Passivsaldo im Berichtshalbjahr auf 7,1 Mill. Lat. — Im Juni d. J. stellte sich die lettländische Einfuhr auf 8,3 Mill., die Ausfuhr auf 10,2 Mill., so daß die Handelsbilanz im Berichtsmonat mit 1,9 Mill. Lat aktiv war.

Zolländerungen. Das lettländische Ministerkabinett hat einige Änderungen des Zolltarifs beschlossen, die sich auf Pergamentpapier und kunstseidene Garne beziehen. Pergamentpapier im Gewicht von 65 gr. pro qm und darüber bleibt wie bisher zollfrei, dagegen ist für Pergamentpapier im Gewicht von 30—65 gr pro qm ein Zoll von 30 Santim pro kg zu zahlen. Ebenso ist der Zoll für kunstseidene Garne geändert worden. Für ungezwirnte oder gezwirnte kunstseidene Garne mit weniger als 250 Drehungen pro m sind 3 Lat pro kg zu zahlen. Der bisherige Zollsatz von 6 Lat pro kg dagegen ist für gezwirntes kunstseidenes Garn zu zahlen, das 250 und mehr Drehungen pro m aufweist.

Abgeändert werden ferner die Zollsätze für Reis, Steinsalz, Holzfabrikate, einige Farben und Farbstoffe.

Die Lettlandbank. Der Reingewinn der Lettlandbank für 1935 wird bei einem Umsatz von 3,6 Milliarden Lat auf 1,58 Millionen Lat berechnet. Vom Reingewinn werden 25 Proz. dem Grundkapital (bisher 20,4 Mill. Lat), 10 Proz. dem Reservekapital und der Staatskasse 933 384 Lat zugeführt.

Banken in Liquidation. Auf Grund des § 17 des Gesetzes über die Kreditbank Lettlands (vergl. „O.-H.“ Nr. 11) sind folgende Banken als in Zahlungsschwierigkeiten befindlich und deren Statuten für aufgehoben erklärt worden: die Rigaer Kaufmannsbank, die Rigaer Kreditbank A. G., die Rigaer Kommerzbank, die Aktienbank Lettgallens, die Zentralbank der Landwirte, Lettlands Privatbank, der 2. gegenseitige Kreditverein in Libau. Laut Gesetz tritt nunmehr die Kreditbank Lettlands an Stelle der in Zahlungsschwierigkeiten geratenen Banken und übernimmt deren Geschäfte.

Vorausbezahlung von Warenlieferungen. Der Leiter der Valutakommission Lettlands hat auf Anfrage über die Bezahlung der Warenimporte in Lettland die Erklärung abgegeben, daß allgemein die Genehmigung der Valutakommission zur Einzahlung auf ein Verrechnungskonto oder Beschaffung ausländischer Devisen durch die Latvijas Banka in Fällen, in denen kein Verrechnungsverkehr mit dem betreffenden Herkunftslande besteht, erst dann erteilt werden kann, wenn die Einfuhr und Verzollung der Ware vorhergegangen ist. Die im Artikel 5, Abs. 2, festgelegte Bevollmächtigung für Kreditinstitute, den Warenimport zu kreditieren, wurde von ihm dahin ausgelegt, daß sich diese Bestimmung nur auf solche Fälle beziehe, wo die Versanddokumente an eine lettländische Bank zum Inkasso gesandt worden sind. In solchen Fällen wird die Valutakommission auf Antrag die Einzahlungsgenehmigung auf das Verrechnungskonto auch vor der Verzollung der Ware gestatten, da sonst die Auslösung der Ware aus dem Zoll nicht erfolgen könnte.

Hebung der Kartoffelausfuhr. Die seinerzeit recht entwickelte, in den letzten Jahren aber stark zurückgegangene Kartoffelausfuhr soll nun wieder gehoben werden, wofür sich besonders die Handels- und Gewerbekammer einzusetzen beabsichtigt. Im Frühjahr hieß es, daß Saatkartoffeln recht vorteilhaft nach Westeuropa geliefert werden könnten, jedoch hat die Handelsentwicklung diese Voraussetzung einstweilen nicht hinlänglich bestätigt.

Fortschreitender Handelsausgleich mit der UdSSR. Im ersten Halbjahr 1935 hat der Sowjethandel verhältnismäßig viel lettländische Kleesaat gekauft, außerdem Fleisch, Sohlleder, Fischkonserven. Eingeführt wurde meist Dörrobst, Salz, Felle, Erdölzeugnisse und Landmaschinen, besonders Grassmäher. Um die Bilanz festzustellen, treten im August Bevollmächtigte beider Länder zu einer Beratung zusammen. In Riga rechnet man diesmal schon mit einem Ausgleich des Warenaustausches.

Holzeinschlag. Nach einem Entwurf des Forstdepartements sollen im Wirtschaftsjahr 1935/36 insgesamt 6 Mill. cbm Holz in den Staatswäldern Lettlands geschlagen werden. Davon sind 4 Mill. cbm für Exportzwecke und 2 Mill. cbm für den Inlandbedarf bestimmt. Von der Ausfuhrmenge werden 2,2 Mill. cbm meistbietlich verkauft, der Rest vom Forstdepartement in eigener Regie aufbereitet werden. Obiger Einschlagsplan ist vom Ministerkabinett genehmigt worden.

Zunächst nur beschränkter eigener Heringsfang. Auf Grund des Handelsvertrages mit Großbritannien kann die mit eigenen Schiffen betriebene Hochseefischerei lettländischerseits nicht mehr in größerem Umfange fortgesetzt werden. Einstweilen hat sich nur das Motorschiff „Bru“ von Riga aus ins Nördliche Eismeer auf Heringsfang begeben. Die 36 köpfige Expeditionsmannschaft, ungerechnet die Besatzung, besteht diesmal lediglich aus Inländern, die bereits über Erfahrung verfügen.

Aktiengesellschaft der Baltischen Zellulosefabrik in Schlok bei Riga. Bei einem Grundkapital von 2 835 000 Ls betragen die zum 31. Dezember v. J. ausgewiesenen Reserven und Spezialreserven 3 098 865 Ls, während das Amortisationskapital sich auf 1 740 205 Ls beläuft. Gegen Hypothek sind 922 110 Ls und gegen andere Pfandbesicherungen 3 517 301 Ls aufgenommen. Kreditoren sind mit 2 818 317 Ls verzeichnet. Vom Aktivvermögen sind insbesondere hervorzuheben: Immobilien 1 278 256 Ls, Inventar 7 621 325 Ls, Waren 953 363 Ls, Debitoren 1 426 373 Ls, Wertpapiere 330 895 Ls, Beteiligungen 200 877 Ls, Wechsel 8830 Ls, Kassen- und Bankgeld 59 408 Ls. Aus der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich ein Nettoverlust von 205 198 Ls. Der bisherige Bilanzverlust stellt sich auf 3 137 443 Ls. (Rig. Wirtsch.-Ztg.)

Wechselproteste. Im Mai d. J. kamen zum Protest 6290 Wechsel mit einer Gesamtsumme von 1,27 Mill. Lat (im Mai 1934 dagegen 6010 Wechsel mit 1,28 Mill. Lat).

Esiland

Schiffahrt. Im Mai d. J. kamen in den Hafen Reval in der Auslandfahrt ein 134 Schiffe mit 77 516 Nrgt. und gingen aus 141 Schiffe mit 81 177 Nrgt.

Neuer Vorstoß gegen die Devisenbewirtschaftung. Die Bankensektion der „Estländischen Handels- und Industriekammer“ hat auf ihrer Generalversammlung eine Entschliebung gefaßt, in der die Freigabe des Devisenverkaufs für Handelszwecke gefordert wird. Die Entschliebung wird in diesen Tagen vom Rat der Kammer dem Wirtschaftsminister und der Leitung der Eesti Bank zugestellt werden. Dieser Schritt hat insofern eine besondere Bedeutung, als die Handelskammer eine öffentlich-rechtliche Institution darstellt, welche die Interessen der gesamten Privatwirtschaft (mit Ausnahme der genossenschaftlich organisierten) vertritt. In der Begründung der Entschliebung wird angeführt, daß das Devisengeschäft vor Einführung der Zwangswirtschaft nach dem Kreditgeschäft den wichtigsten Betriebszweig der Banken darstellte und daß es jetzt zum größten Teil in den Händen der Eesti Bank konzentriert sei. Die teilweisen, im Jahre 1934 eingeführten Erleichterungen der Devisenkontrolle hätten den Rückgang des Geschäfts nicht aufgehalten und in den ersten 3 Monaten dieses Jahres hätten die drei führenden Privatbanken nur 20,5 Proz. des Importgeschäfts finanzieren können, gegen 21,7 Proz. im ersten Viertel 1934. Der Zweck der Devisenkontrolle wäre die Verhinderung der Kapitalflucht, die Erhaltung der Gold- und Devisenbestände der Eesti Bank und die „Steuerung“ des Außenhandels. Durch den Abschluß von Clearingabkommen mit Deutschland, Frankreich, Schweden, Lettland, mit der Tschechoslowakei, der Türkei und mit Dänemark hätte die Eesti Bank das Geschäft in den Valuten dieser Länder und überhaupt die Finanzierung des Handelsverkehrs mit ihnen in ihrer Hand konzentriert. Das Funktionieren dieser Abkommen vollziehe sich jedoch z. T.

Hermann Riedel, Stettin

Getreidespedition

Verfrachtung — Umschlag — Versicherung

Lagerung in erstklassigen Getreidespeichern

Moderne Trocknungs- und Begasungsanlagen

Fernsprecher: Sammel-Nr. 35071

Telegramm-Adresse: Spriedel

nicht ohne Schwierigkeiten. Die wirtschaftliche Lage hätte sich bedeutend verbessert, die Handelsbilanz wie auch die Devisenbilanz der Eesti Bank seien dauernd aktiv, so daß es an der Zeit wäre, den Devisenhandel zum Zwecke der Einfuhrfinanzierung freizugeben. Die Bestimmungen gegen die Kapitalflucht könnten bestehen bleiben und die handelspolitischen Ziele sehr wohl mit anderen Mitteln (Zölle, Lizenzen usw.) erreicht werden. In der Entschließung wird noch besonders darauf hingewiesen, daß das Clearingsystem die Erwartungen enttäuscht habe, und daß es ratsam wäre, von einer weiteren Ausdehnung dieses Systems abzusehen.

Lebhafte Nachfrage nach Landmaschinen. Die Nachfrage nach landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten ist in Estland zurzeit als sehr lebhaft zu bezeichnen. Im Frühjahr wurde die Einfuhr von Bodenbearbeitungsmaschinen nur in sehr beschränktem Maße gestattet, um der einheimischen Industrie die Möglichkeit zu geben, den Markt mit ihren Erzeugnissen zu versorgen. Die Nachfrage erwies sich indessen als größer, wie erwartet, so daß sie nicht voll befriedigt werden konnte. Die Lagerbestände an Erntemaschinen sind gering und die einheimische Produktion an Mähmaschinen ist bereits verkauft, so daß die Notwendigkeit einer Einfuhr erwogen wird. Das Interesse an den sowjetrussischen Maschinen ist merklich abgeflaut, nachdem die Russen die Preise erheblich heraufgesetzt haben. Lebhafter Bedarf besteht auch nach Motoren, der nur zum Teil von den einheimischen Fabriken befriedigt werden kann.

Eisenbahnschienen aus der UdSSR. Die Eisenbahnverwaltung hat aus der UdSSR 1500 t Eisenbahnschienen gekauft. Bisher wurden Schienen aus Deutschland und Belgien bezogen, doch hat man sich jetzt zum Ankauf aus Sowjetrußland entschlossen, um damit die Ausfuhr von Vieh dorthin zu ermöglichen.

Schienenlieferungen aus Deutschland. Zum Zwecke der Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Reval hat die Stadtverwaltung 600 t Schienen aus dem Auslande bestellt. Aus der großen Zahl der Angebote wurde das einer deutschen Firma gewählt, die die Schienen im Juni liefern konnte.

Bau eines neuen Kühlhauses. In der Regierung wird gegenwärtig die Frage der Errichtung eines großen Kühlhauses in Reval erörtert, das sich als notwendig erwiesen hat, da sich in dem jetzigen Kühlhaus erheblicher Platzmangel bemerkbar macht. Die im Handelsvertrag mit Finnland vorgesehenen Vergünstigungen für den Verkauf von Gartenfrüchten können gegenwärtig nicht regelmäßig ausgenutzt werden, da es an Kühlräumen für diese Waren fehlt. Neben einer bedeutenden Erweiterung des Revaler Kühlhauses wird auch die Einrichtung einer neuen Kühlanlage in der Stadt Taps erwogen.

Freie Stadt Danzig

Der seewärtige Warenverkehr. Der Warenumsatz im Hafen von Danzig im Juni bezifferte sich auf 372 384 to wovon auf die Einfuhr 68 074 to und auf die Ausfuhr 304 310 to entfallen. Im Vergleich zum Juni v. J. hat sich die Einfuhr um 31 031 to erhöht, dagegen ist die Ausfuhr um 159 144 to geringer gewesen.

Weitgehender Abbau der Devisenzwangswirtschaft. — Volle Bewegungsfreiheit für den Hafen und den Umschlagsverkehr. Mit Rücksicht auf die günstige Entwicklung der Währungslage hat sich die Möglichkeit ergeben, einen wesentlichen Teil der von vornherein nur für eine Uebergangszeit erlassenen Devisenvorschriften aufzuheben. Durch eine am 17. 7.

35 veröffentlichte und in Kraft getretene Verordnung über den Zahlungsverkehr mit dem Auslande, hat der Senat die bisher geltenden Verordnungen über die Devisenbewirtschaftung außer Kraft gesetzt und durch neue Bestimmungen ersetzt. Die Wirtschaft kann nunmehr über ihre Devisenbestände und künftig anfallende Devisen völlig frei verfügen. Durch diese Maßnahme ist insbesondere der Hafen und der Umschlagsverkehr von den ihn hemmenden Vorschriften befreit, so daß er seine Aufgabe als Mittler des internationalen Warenaustausches wieder in vollem Umfange wie vor Inkrafttreten der Devisenbewirtschaftung erfüllen kann.

Hinsichtlich des Erwerbs ausländischer Zahlungsmittel gegen Gulden erschien es indessen angebracht, die bisherige Regelung, die eine Genehmigungspflicht vorsah, einstweilen noch beizubehalten. Das gleiche gilt für die Mitnahme oder Veräußerung inländischer Zahlungsmittel nach dem Ausland und für die im Reiseverkehr geltende Freigrenze von 20 Gulden oder deren Gegenwert.

Aus dem Inhalt der neuen Verordnung ist folgendes hervorzuheben:

Der Erwerb ausländischer Zahlungsmittel gegen Gulden bedarf der Genehmigung der bei der Bank von Danzig eingeräumten Ueberwachungsstelle für den Zahlungsverkehr mit dem Auslande, die die bisherige Devisenstelle ersetzt. Die Organisation der Ueberwachungsstelle ist in allen wesentlichen Teilen der bisherigen Devisenstelle nachgebildet. Ebenso sind die bisherigen Begriffsbestimmungen für Zahlungsmittel, Forderungen in ausländischer Währung usw. unverändert geblieben. Auch die bisherige Regelung, derzufolge ausländische Zahlungsmittel, Forderungen in ausländischer Währung, sowie Gold und Edelmetall gegen Gulden nur von der Bank von Danzig oder von den von ihr beauftragten Kreditinstituten erworben und nur an diese veräußert werden darf, bleibt bestehen.

Hervorzuheben ist ferner, daß beim Bezug der zum Inlandsverbrauch bestimmten Waren die Genehmigung der Ueberwachungsstelle einzuholen ist, bevor eine Verpflichtung gegenüber einem Ausländer in inländischer oder ausländischer Währung begründet wird.

Von den in der früheren Verordnung aufgeführten sonstigen Verpflichtungen und Verbote sind einige notwendige noch beibehalten worden, ebenso auch die Strafbestimmungen.

Weitere Entspannung der Bank von Danzig. Der Ausweis der Bank von Danzig vom 15. 7. zeigt gegenüber dem letzten Juni-Ausweis eine Zunahme des Gold- und Devisenbestandes um 1,3 Mill. Gulden. Die Wechsel- und Lombardkredite sind um 1,7 Mill. Gulden zurückgegangen. Der Umlauf in Noten- und Hartgeld hat um 3,2 Mill. Gulden abgenommen, während sich die täglichen Verbindlichkeiten um 2,6 Mill. Gulden erhöhten. Die Gold- und Devisendeckung der gesamten Sichtverpflichtungen (Noten- und Giro Guthaben) der Bank beträgt 70,3% gegen 66,0% Ende Juni.

„Gazeta Polska“ über die Danziger Devisenbewirtschaftung und eine Verordnung des Finanzministers. Die offiziöse „Gazeta Polska“ vom 3. 7. 35 äußert sich seit Wochen zum ersten Male wieder ruhiger über die Danziger Devisenbewirtschaftung. Sie beurteilt die vor einigen Tagen verfüg-

ten Erleichterungen der Danziger Devisenbestimmungen dahingehend, daß sie den in der Vermittlung zwischen Polen und dem übrigen Auslande tätigen Unternehmen einen verhältnismäßig liberalen Devisenumschlag gestatten.

Um so überraschender wirkt es, daß eine neue Verordnung des polnischen Finanzministeriums im „Dziennik Ustaw“ vom 20. Juli über die Zollabfertigung von ausländischen Waren für Polen bestimmt, daß eine Abfertigung eingehender Waren für Polen nur noch durch polnische und nicht mehr, wie in Zukunft nur noch durch polnische und nicht mehr, wie gemäß Abschluß des Warschauer Abkommens von 1921, auch durch Danziger Zollämter vorgenommen werden darf. Die Danziger Regierung hat gegen diese Verordnung Protest eingelegt und erklärt, daß sie nicht in der Lage ist diese Verordnung, die sie für vertragswidrig hält, durchzuführen. Dieser Protest ist von der polnischen Regierung abgelehnt worden.

Polen

Die Entwicklung des Handels mit Deutschland im Mai 1935.

Die polnische Einfuhr aus Deutschland ist nach der größeren Wertsteigerung, die sie seit längerer Zeit zum erstenmal wieder im April erfahren hat, im verflossenen Monat Mai wieder um 0,8 auf 10,4 Mill. Zl. zurückgegangen. Gleichzeitig setzte sich der Rückgang der polnischen Ausfuhr nach Deutschland fort; sie verminderte ihren Wert um 1,5 auf 11,1 Mill. Zl., so daß noch immer zugunsten Polens ein Ausfuhrüberschuß von 0,7 Mill. Zl. verblieben ist. Für die ersten fünf Monate 1935 ergeben sich damit Gesamtziffern für die Einfuhr Polens aus Deutschland von 49,9 und für die Ausfuhr Polens nach Deutschland von 60,3 Mill. Zl., und es verbleibt ein Saldo von 10,4 Mill. Zl. zugunsten Polens. War dieser Saldo im entsprechenden Vorjahrsabschnitt auch dreimal so groß, so bleibt er darum nicht minder erheblich. Im Berichtsmonat rückte Deutschland, zweifellos nur vorübergehend, auf den zweiten Platz unter den Außenhandelspartnern Polens zurück. Sein Anteil an der Gesamteinfuhr Polens stellte sich auf 14,9 Proz., während der Anteil der Verein. Staaten auf 16 Proz. gestiegen ist; der britische Anteil von 12,9 Proz. stand an dritter Stelle. In der Ausfuhr Polens übertraf umgekehrt der britische Anteil mit 17,5 Proz. den deutschen mit seinen 16,2 Proz., während hier die Verein. Staaten mit 6,7 Proz. die dritte Stelle einnahmen. Für die ersten fünf Monate 1935 steht jedoch Deutschland mit Anteilen von 14,7 Proz. an der Einfuhr und 16,6 Proz. an der Ausfuhr Polens noch an erster Stelle.

Nach der Papierholz-Konferenz. Die nächste Konferenz der Vertreter der europäischen Papierholz-Ausfuhrländer im Rahmen der Internationalen Holzkomitees (CIB), auf der die Beratungen der in der dritten Juliwoche veranstalteten War-

schaer Papierholztagung fortgesetzt werden sollen, soll erst im Oktober 1935 veranstaltet werden. In der Zwischenzeit wird sich das CIB bemühen, die auf der Warschauer Tagung gemachten verschiedenen Vorschläge für eine internationale Standardisierung der Papierholzausfuhr zu einem einheitlichen Vorschlag zu verarbeiten. Die „Gazeta Handlowa“ will erfahren haben, daß unabhängig davon die polnische und die sowjetrussische Holzwirtschaft miteinander unmittelbare Verhandlungen in dieser Frage aufnehmen würden; für den Fall, daß eine Einigung zwischen Warschau und Moskau zustande käme, solle eine gemeinsame Verständigung mit der Tschechoslowakei angestrebt werden.

Aenderung der Anschrift des Deutschen Generalkonsuls in Posen. Zur Ehrung des Andenkens an den Marschall Pilsudski ist auf Beschluß des Magistrats in Posen der Straßenzug, an dem auch das Deutsche Generalkonsulatsgebäude liegt, in Aleja Marszalka Pilsudskiego umbenannt worden. In der Anschrift des Generalkonsulats heißt daher die Straßen- und Hausnummerangabe nicht mehr: ul. Zwierzynieska Nr. 15, sondern

Aleja Marszalka Pilsudskiego Nr. 34.

Finnland

Außenhandel. Der Außenhandel Finnlands, der im Mai d. Js. bei einer Einfuhr von 5068 Mill. Fmk. und einer Ausfuhr von 441,4 Mill. Fmk. ein Passivum von 65,4 Mill. Fmk. aufwies, ist im Juni d. Js. bei einer Einfuhr im Werte von 472,9 Mill. Fmk. und einer Ausfuhr im Werte von 612,4 Mill. Fmk. wiederum aktiv geworden und zwar mit 139,5 Millionen.

Für das erste Halbjahr 1935 ergeben sich demnach folgende Zahlen in 1000 Fmk. (in Klammern die Zahlen für die gleiche Zeit 1934):

Einfuhr	2403	(2187)
Ausfuhr	2375	(2368)
Ein- bzw.	— 28	
Ausfuhrüberschuß		(+ 181).

Im laufenden Jahr zeigen die wichtigeren Einfuhrwaren, wie Metalle, Metallarbeiten, Maschinen und Transportmittel, Mineralien, Oele, bisher eine steigende Tendenz. Auf der Ausfuhrseite sehen wir bei animalischen Lebensmitteln im ersten Halbjahr 1935 eine kleine Steigerung von 181 Mill. Fmk. (1934 I) auf 198 Mill. Fmk., bei der Ausfuhr von Holzwaren aber einen kleinen Rückgang von 897 Mill. Fmk. (1934 I) auf 817 Mill. Fmk. In der dritten großen Exportgruppe: Papierindustrieerzeugnisse ist abermals eine Steigerung, nämlich von 1069 Mill. Fmk. (1934 I) auf 1122 Mill. Fmk., zu vermerken. Dieser Industriezweig hat in den letzten Jahren seine Verkäufe ans Ausland ständig steigern können.



Obligatorische Ursprungszeugnisse bei der Verzollung gewisser Waren. Durch Verordnung vom 21. 6. 35 wird bestimmt, daß für Waren, welche zur Pos. 163 und 164 (Tabak) gehören sowie für Rosinen, Korinthen und Feigen, welche zur Pos. 76 des finnischen Einfuhrzolles gehören, ehe sie in den freien Verkehr gelangen, ein vorschriftsmäßig ausgestelltes Ursprungszeugnis vorzuzeigen ist, aus welchem der Ursprung der Ware zuverlässig hervorgeht. Für Tabak gelten, in der Verordnung nicht eigens erwähnt, die Bestimmungen des Art. 3 des finnisch-türkischen Handelsvertrages vom 6. 6. 35, welcher lautet:

„Alle Waren, welche nach Inkrafttreten dieses Abkommens von einem Lande in das andere exportiert werden, haben von Ursprungszeugnissen begleitet zu sein, welche den fob-Wert der Ware im Ursprungslande aufgeben. Diese Zeugnisse sollen von der zuständigen Handelskammer im Exportlande in zwei Exemplaren laut beigelegtem Muster begleitet sein. Falls eine indirekte Einfuhr stattfindet, können statt solcher Ursprungszeugnisse solche in Form eines Teilzeugnisses für einen Teil der Warenpartie mitfolgen, welche vom Konsulat des Ursprungslandes im Transithafen ausgestellt sind.

So ausgestellte Ursprungszeugnisse sollen lediglich den Wert angeben, welcher auf Grund der ursprünglichen Zeugnisse sich auf diejenigen Warenmengen bezieht, welche für das Bestimmungsland bestimmt sind.“

Holzverkäufe. Die finnländischen Holzverkäufe sind in diesem Jahre erheblich geringer als 1934. Bis Mitte Juli d. J. stellten sich die Verkäufe auf 650 000 Standards, wobei in der ersten Junihälfte rund 50 000 Standards placiert wurden. Bis zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres betragen die finnländischen Holzverkäufe rund 800 000 Standards, waren mithin um etwa 150 000 Standards höher. Die Verkaufstätigkeit im Sommer ist in diesem Jahre allerdings lebhafter als im Vorjahre. Die Preise zeigen neuerdings eine gewisse Festigkeit, liegen jedoch um 2 Pfund Sterling niedriger als vor einem Jahre.

Rückgang der Arbeitslosigkeit. Die Arbeitslosigkeit in Finnland ist nach amtlichen Angaben im Juni um 50 Proz. zurückgegangen. Damit kann die Arbeitslosigkeit, die schon längere Zeit unbedeutend war, praktisch als erledigt angesehen werden. Allerdings ist der Sommer die günstigste Jahreszeit, so daß eine Zunahme der Arbeitslosigkeit zum Herbst durchaus möglich ist.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50, Ausland 3,— Reichsmark. — Anzeigen-Preisliste Nr. 3.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: Stettin, Börse. Fernsprecher Sammel-Nr. 353 41. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Pommersche Bank A.-G. Für nicht erbetene Zusendungen übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Steuertermin- u. Wirtschaftskalender für den Monat August 1935.

5. August:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der im Monat Juli 1935 einbehaltene Lohnabzug ist, soweit er nicht bereits abgeführt worden ist, unter gleichzeitiger Einreichung der Lohnsteueranmeldung an das zuständige Finanzamt abzuführen.
2. Bürgersteuer für Lohnsteuerpflichtige. Desgl. wie vor an die zuständige Gemeinde abzuführen.

10. August:

1. Umsatzsteuervorauszahlung u. Abgabe der Voranmeldung für den Monat Juli 1935.
2. Bürgersteuer für Veranlagte. Entrichtung eines Vierteljahresbetrages lt. Bürgersteuerbescheid 1935.
3. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).
4. Entrichtung der Hundesteuer für Stettin.

15. August:

1. Vermögensteuer. Entrichtung einer Vierteljahresrate für 1935.
2. Aufbringungsumlage 1935. Entrichtung der 1. Hälfte der Jahressteuerschuld.
3. Grundvermögen- und Hauszinssteuer. Entrichtung beider Steuern für den Monat August 1935.

4. Lohnsummensteuer für den Monat Juli 1935 (in Stettin erst am 20. 8. 1935 fällig).

5. Gewerbeertragssteuer-Vorauszahlung für Juli/Dezember 1935 (in Stettin erst am 20. 8. 1935 fällig).

6. Gewerkekapitalsteuer für Juli/September 1935 für Gemeinden, die keine Lohnsummensteuer erheben (also nicht für Stettiner Betriebe).

7. Börsenumsatzsteuer für Juli 1935.

20. August:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Die in der Zeit vom 1. bis 15. 8. 1935 einbehaltenen Beträge sind, falls sie mehr als Rm. 200.— betragen, an das zuständige Finanzamt abzuführen, sonst erst am 5. 9. 1935.

2. Bürgersteuer. Desgl. wie vor an die zuständige Gemeinde abzuführen.

3. Lohnsummensteuer für Juli 1935 für Stettin.

4. Gewerbeertragssteuer Juli/September 1935 für Stettin.

5. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

31. August:

- Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

Deutsch-Schwedischer Nachrichtendienst

Belegstücke nach
Greifswald, Roonstr. 9
erbeten.

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft zum Studium Schwedens
und dem Schwedischen Institut der Universität

Belegstücke nach
Greifswald, Roonstr. 9
erbeten.

Erscheint
monatlich

Greifswald durch Prof. Dr. D. h. c. J. Paul

Erscheint
monatlich

1. August 1935
Nr. 8

Als Manuskript gedruckt. Kostenloser Abdruck mit Quellenangabe gestattet.

8. Jahrgang

Laufende Bänder aus rostfreiem Stahl.

(DSN.) Das neueste Fabrikat der bekannten Sandvik Eisen- und Stahlwerke in Schweden ist ein biegsames, laufendes Band aus rostfreiem Stahl von sehr großer Länge und einer Breite von nahezu vier Metern. Dieses Band, das eine Tragfähigkeit von drei Tonnen je laufenden Meter hat, ist nach einer besonderen Methode der Längenverbindung hergestellt und ist für eine große europäische Zuckerfabrik bestimmt. Auch sonst haben die laufenden Bänder der Sandvik-Werke große Verbreitung für industrielle Beförderungszwecke erlangt und eignen sich aus hygienischen Gründen besonders für den Transport von Nahrungsmitteln, wie Zucker, Butter, Margarine und chemischen Produkten. Der kaltgewalzte, gehärtete Stahl dieser Bänder ist dasselbe Material, das in mehreren hundert Spezialprodukten der Sandvik-Werke von mikroskopischen Uhrfedern bis zu großen Stahlsachen verwendet wird. Durch die große Spezialisierung und die Mannigfaltigkeit der Erzeugnisse sind die Sandvik-Werke von der Weltkrise wenig berührt worden.

Schwedische Motorschiff-Verbindung nach Südamerika.

(DSN.) Das Motorschiff „Argentina“ der schwedischen Johnson-Linie hat Stockholm den ersten Besuch nach seiner Jungfernfahrt über den Atlantik nach Südamerika abgestattet. Es hat den Weg von Rio de Janeiro bis Göteborg in der kurzen Zeit von 15 Tagen zurückgelegt. Das Schiff ist bemerkenswert wegen seiner ausgezeichneten Einrichtungen der Kühl- und Gefrierräume zur Frischhaltung von allerhand Frachtgut, besonders Früchten, von denen gleich auf der ersten Fahrt 30 000 Kisten von Amerika mitgebracht worden sind. „Argentina“ ist das erste von vier Schwesterschiffen, die alle zunächst Frachtschiffe sind, jedoch daneben auch einem Dutzend Passagiere bequeme Unterkunft bieten.

Ein Katalog der Heimatkunst und Kleinindustrie Schwedens.

(DSN.) Die Heimatkunst, das Handwerk und die Kleinindustrie haben in Schweden eine hohe Qualität erreicht. Man macht jetzt große Anstrengungen, um die ausgezeichneten Erzeugnisse in der ganzen Welt bekannt zu machen. Eine vor kurzem gegründete Exportzentrale läßt einen Katalog in englischer, deutscher und französischer und spanischer Sprache drucken, in dem die Erzeugnisse in allen Einzelheiten besprochen sein werden. Der ausländische Käufer soll durch den Katalog zugleich in den Stand gesetzt sein, Zollgebühren, Versandkosten usw. zu berechnen.

Entwicklung des schwedischen Luftverkehrs.

(DSN.) Der kürzlich herausgekommene Bericht der schwedischen Aero-Transport-Gesellschaft meldet eine fortgesetzte Steigerung der Fracht- und der Postbeförderung. Auch der Passagierverkehr ist erheblich angestiegen. Um den Flugverkehr zwischen Schweden und dem übrigen Europa sicherzustellen, unterhält die Gesellschaft einige Zubringerlinien

in Schweden mit eigenen Flugzeugen. Die Gesellschaft wird mit dem Ausbau des Flughafens Bromma bei Stockholm eine starke Anregung zur Entwicklung ihrer Tätigkeit erhalten. Bemerkenswert ist, daß von allen Flugkonzernen der Welt die schwedische Gesellschaft den geringsten Prozentsatz staatlicher Unterstützung braucht.

Neue Erfindung in Schweden.

(DSN.) Der schwedische Zivilingenieur Fliesberg hat eine neue Lösung des Reduktionsgetriebes gefunden. Viele frühere Erfinder haben schon versucht, das Problem zu lösen, der schwedische Ingenieur scheint aber der erste zu sein, der nach Ueberwindung der auftretenden Schwierigkeiten eine endgültige Lösung gefunden hat. Es ist eine sehr einfache Konstruktion mit geringen Gewicht und kleinem Umfang. Zur Einführung der Erfindung auf dem Weltmarkt ist eine Gesellschaft A.-B. Traductor gegründet worden, an deren Spitze der Erfinder selbst steht. Die Herstellung hat bereits in Schweden und in Belgien begonnen.

Linné's Geburtshaus als Museum.

(DSN.) In Gegenwart des Kronprinzen Gustaf Adolf fand vor kurzem die Weihe des 200 Jahre alten Hauses in Stenbrohult in Südschweden statt, wo der berühmte Botaniker Carl von Linné geboren wurde. Das Haus, das man sorgfältig erneuert und in ein Museum verwandelt hat, war die Amtsstätte von Linnés Vater, dem Unterpfarrer der Gemeinde. Vor 200 Jahren veröffentlichte Linné sein großes Werk „Systema naturae“, das infolge der Entdeckung des Fortpflanzungssystems der Blumen durch Linné und durch seine neue botanische Klassifizierung eine neue Epoche in der Botanik einleitete. Das Linné'sche System bildet noch heute die Grundlage der botanischen Wissenschaft. Der Kronprinz hob in seiner Ansprache hervor, daß es in der wissenschaftlichen Literatur der ganzen Welt wohl nur wenige Bücher gäbe, die ihre Bedeutung, die sie vor 200 Jahren gehabt hätten, bis zum heutigen Tage bewahren konnten.

Schatzsucherexpedition nach Gotland.

(DSN.) Der schwedisch-amerikanische Tiefseetaucher Hall will vom Meeresgrunde in der Nähe der Insel Gotland Schätze ans Tageslicht bringen, die dort untergegangen sein sollen. Er hofft vor allem die kostbare Ladung zu finden, die versank, als des Dänenkönigs Waldemar Atterdag Schiffe vor etwa 600 Jahren von einem Sturm an den Küsten Gotlands zerschlagen wurden. Der Sage nach brandschatzte Waldemar die Stadt Visby, wobei er den Bürgern befahl, drei große Bierfässer mit Juwelen, Gold und Schmucksachen zu füllen. Auf der Rückreise nach Dänemark geriet er jedoch in einen Sturm und konnte kaum sein Leben retten. Mit Hilfe eines elektrischen Tauchapparates hofft Hall, den Schätzen auf die Spur kommen zu können.

Mitteilungen des Vereins zur Förderung überseeischer Handelsbeziehungen zu Stettin e. V.

England und die Weltkrise. Von L. Steinmetz-London.

(Fortsetzung und Schluß aus Nr. 14.)

Wie läßt sich dies mit dem Preisrückgang der britischen Exportgüter in Einklang bringen, mit denen die Nahrungsmittel und Rohstoffe bezahlt werden, die England benötigt? Hierfür sind zwei wesentliche Gründe vorhanden. An erster Stelle hat ein großer Wechsel zu Gunsten Englands in den Handelsbedingungen stattgefunden. Wenn man 100 als den Wert der Einfuhr annimmt, den man im Jahre 1913 in Zahlung für eine gewisse Menge Ausfuhrwaren erhielt, so bekam man hierfür 124 im Jahre 1924 und etwa 150 im Jahre 1934. Dieses Anwachsen der Kaufkraft im Außenhandel ist mehreren Ursachen zuzuschreiben: der Verbesserung der landwirtschaftlichen Technik und der Drosselung der Kosten, dem Einfuhrrückgang anderer Länder in Bezug auf Nahrungsmittel und Rohmaterialien, und der dadurch entstandenen Konzentration des Angebots auf dem britischen Markt, und endlich der Tatsache, daß die Farmer keine Lohngrenze haben, sondern ständig trotz des dauernden Preissturzes die gleiche Menge angepflanzt haben.

Was auch immer die Ursache gewesen sein mag, das Ergebnis war, daß die Bevölkerung Englands weit besseren Wert für ihre Ausfuhr erhalten hat als je zuvor.

Man muß ferner beachten, daß im Jahre 1913 ein beträchtlicher Teil der britischen Ausfuhr nicht zur Bezahlung der Einfuhr, sondern für neue ausländische Investitionen verwandt wurde. Heute werden die rein ausländischen Anleihen vernachlässigt, aber die dadurch entstehende Drosselung der Ausfuhr schwächt nicht die Fähigkeit, einzuführen.

Während so folglich die Exportziffern um 25% im Werte und 40% in Menge zurückgegangen sind, sind die Einfuhrziffern seit 1913 um 3% dem Werte und nahezu 20% der Menge nach gestiegen. Trotz des rückgängigen Außenhandels ist England in der Lage gewesen, die Bevölkerung mit Nahrungsmitteln und Rohmaterialien zu versorgen und einen höheren Lebensstandard aufrechtzuerhalten.

Wenn diese Verbesserung in der Lebenshaltung allgemein im ganzen Volke wäre, so gäbe es wenig, worüber man sich im Augenblick Sorge machen müßte, vorausgesetzt natürlich, daß die gegenwärtige Lage beibehalten werden könnte. Unglücklicherweise sind aber die Abweichungen vom Durchschnitt auf gewissen Gebieten sehr groß.

Die Fabrikanten von solchen Exportgütern, die nicht weiter für die Bezahlung der Einfuhr verwendet zu werden brauchen, haben keine neue Beschäftigung gefunden und das Land erhält nicht mehr den Nutzen, den es aus ihrer Arbeitskraft bekommen hatte. Daneben darf man natürlich nicht den Ausgleich unter den Gewerbezweigen übersehen, der in der Tat schon stattgefunden hat.

Zum Beispiel ist seit 1923 die Zahl der versicherten Arbeiter, — beschäftigt und unbeschäftigt — in der Bergwerksindustrie von 1 244 000 auf 982 000 gefallen. In der Baumwollindustrie von 568 000 auf 467 000; und in der Metallindustrie von 667 000 auf 523 000. Auf der anderen Seite ist die Beschäftigtenzahl gestiegen und zwar in der

Bauindustrie von 844 000 auf 1 200 000; und im Verteilungshandel von 1 254 000 auf 2 005 000; im Straßentransport von 257 000 auf 396 000; und in der Autoindustrie von 192 000 auf 272 000. Während der Wiederbelebung des Innenhandels, die in den beiden letzten Jahren stattgefunden hat, scheint der Abzug aus dem rückgängigen Außenhandel und die Ueberleitung in die mehr aktiven Industrien, die für den Verbrauch im Lande arbeiten, besonders stark zu sein. Trotzdem würde es unklug sein, sich auf die Fortsetzung dieses Vorganges zu verlassen und eine schnelle Lösung des Arbeitslosenproblems zu erwarten. An erster Stelle ist es fraglich, ob die Belebung des Innenhandels sehr viel auf dem eingeschlagenen Weg weiter gehen können. Sie kann größtenteils den direkten oder indirekten Folgen der augenblicklichen Bau-Hausse zugeschrieben werden, der größten in der englischen Geschichte, die seinerseits wieder die Folge des niedrigen Zinsfußes und des Nichtvorhandenseins irgendeiner anderen Anlagemöglichkeit ist.

Es ist wahrscheinlich, daß die Hausse im privaten Baugewerbe ihre Spitze erreicht hat, und, obgleich die Folgen des Bauprogramms der Regierung sich erst mehr in den nächsten Jahren zeigen werden, so kann man doch nicht annehmen, daß viel mehr getan werden kann, als die Bauaktivität auf ihrer augenblicklichen hohen Stufe zu halten. An zweiter Stelle wird man sich nicht darauf verlassen können, daß die augenblicklichen günstigen Handelsbedingungen für unbestimmte Zeiten fort dauern werden. Die anderen Länder, die England so billig mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen versorgen, tun es größtenteils nur, weil sie nicht in der Lage gewesen sind, sich so schnell den veränderten Verhältnissen in der Nachfrage anzupassen. Aber England kann nicht erwarten, daß sie auf unbestimmte Zeit fortfahren, eine so große Wertmenge für eine so kleine im Austausch zu liefern.

Selbst wenn Englands europäische Konkurrenten nicht dem Beispiel Japans folgen und den Kunstgriff der Währungsabwertung anwenden, um England auf den Exportmärkten zu unterbieten, so ist es doch wahrscheinlich, daß die Rohstoffländer allmählich dazu neigen werden, entweder für sich allein zu produzieren, oder ohne die Waren auszukommen, die sie noch von England kaufen. Oder, sie mögen infolge der Beschränkung des Ertrages, den England kauft, weniger im Austausch für das geben, was England verkauft. Die beste Hoffnung für eine schnelle weitere Abnahme der 2 000 000 Arbeitslosen liegt in der Beseitigung der Schranken und Ungewißheiten, die heute noch den Strom des internationalen Handels hemmen.

Die Vereinsbücherei ist von **Donnerstag, den 8. bis Donnerstag, den 29. August** (einschließlich) geschlossen. — Falls über die für **Mittwoch, den 7. August** in Aussicht genommene Veranstaltung (Vortrag) keine besondere Mitteilung an unsere Mitglieder ergeht, muß sie ausfallen und auf einen späteren Tag verschoben werden.

Gas kühlt für Dich!

Im Hinblick auf die bevorstehende heiße Jahreszeit überlegt die sorgende Hausfrau, was zu tun ist, um die Speisen vor dem Verderben und die Familie vor Krankheit zu schützen. Es ist ihr bekannt, daß gerade im Sommer die Säuglingssterblichkeit besonders groß ist, weil das Kind gar zu leicht mit der Nahrung zersetzende Bakterien trinkt. Wer hilft ihr in ihren Sorgen und Nöten sicher und ohne große Kosten?

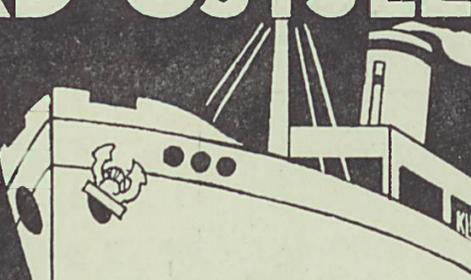
Der Gas-Kühlschrank

Er kühlt gleichmäßig und trocken, er erzeugt kein Schwitzwasser, das fäulnisierend wirkt, er arbeitet lautlos und absolut sicher, er bedarf keinerlei Bedienung, ein einziges kleines Gasflämmchen besorgt den ganzen Kühlprozeß. ● Hausfrauen, bedienen Sie sich dieses nie versagenden Helfers. **Der Kaufpreis ist bedeutend herabgesetzt worden.** Wir führen Ihnen den **Gas-Kühlschrank** kostenlos im Betriebe vor.

Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

Stettin, Kleine Domstraße 20, Telefon 31909; Große Wollweberstraße 60/61, Telefon 30788; Jasenitzer Straße 3, Telefon 20797; Altdamm, Gollnower Straße 195, Telefon Altdamm 657; Finkenwalde, Adolf-Hitlerstraße 80, Telefon Altdamm 270; Greifenhagen, Fischerstraße 33, Telefon Greifenhagen 416; Stolzenhagen, Hermann Göringstraße 44, Telefon Stolzenhagen 43

NORD-OSTSEE
STETTIN
 AM KÖNIGTOR NR. 6
 RUF 28696
 TELEGRAMM-ADR:
 „NORDOSTSEE“



SCHIFFFAHRTS- U. TRANSPORT-GES. MBH.
 Befrachtung · Spedition · Klarierung
 Übernahme sämtl. See- u. Binnentransporte

Hagen & Co.

Gegr. 1853

Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf
 Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3

Gute

Drucksachen

sind der beste
 Kundenwerber

Drucksachen für Handel
Drucksachen für Industrie
Werke und Zeitschriften

BUCHDRUCKEREI
 STEINDRUCKEREI
 BUCHBINDEREI

Fischer & Schmidt, Stettin

Große Wollweberstraße 13 — Fernsprecher 21666

Stettiner Spediteure

Karl Bresemann, Bollwerk 8 / Tel. 33141/42
 Auto-Fern-Spedition, Sammelladungsverkehre

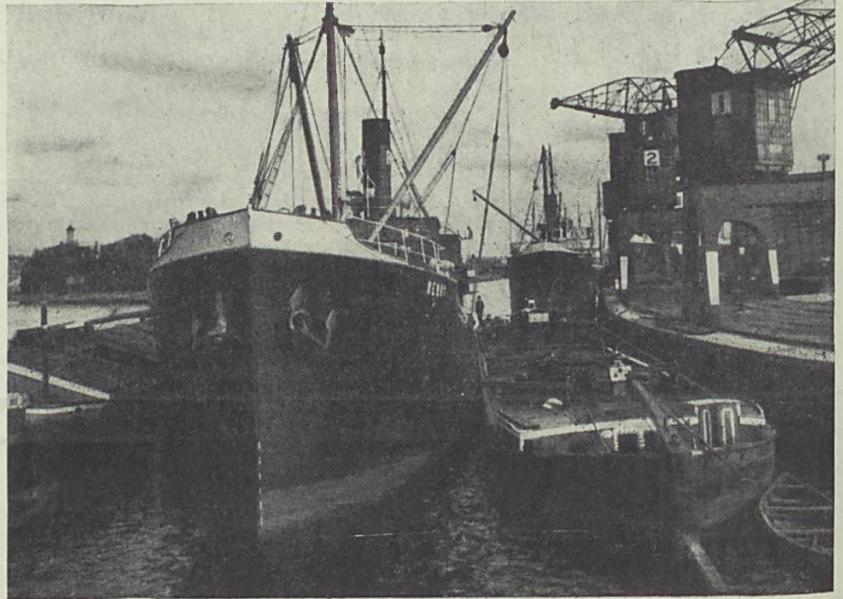
Hautz & Schmidt
 Spedition — Lagerung — Versicherung
 STETTIN, Hansahaus HAMBURG1, Sprinkenhof, P. 2
 Tel.-Adr.: Hautzhus, Fernruf 35011 Tel.-Adr.: Hautzspedition, Fernruf 327258

Franz Marten, Spedition und Lagerung
 Gegründet 1878 — Fernruf 30080/1 — Drahtwort: „Fram“

Wieler & Co., Beutlerstr. 10-12, Fernruf 23344/45
 Spedition v. Massengut. Versicherungen. Commissionen.

Am Dünzigkai

Anschluss-
möglichkeit
nach allen
Häfen der Welt



DER SEEHAFEN DES OSTRRAUMES

STETTIN

Niedrige
Hafenabgaben

140 Hebezeuge von 1-40 t
Kühlanlagen

Getreideelevatoren

Eigene Hafenbahn

Hafengesellschaft Stettin-Freihafen