

Ausgabe A

VERLAGSORT: STETTIN

NUMMER 17

1. September 1935

15. JAHRG.

OSTSEE-



HANDEL

BALTISCHER VERLAG G. M. B. H., STETTIN.



Garantiemittel 1. 1. 1935:  
39,2 Millionen RM.  
Große Auslandsguthaben



Schadenzahlungen  
1924—1934:  
91,7 Millionen RM.

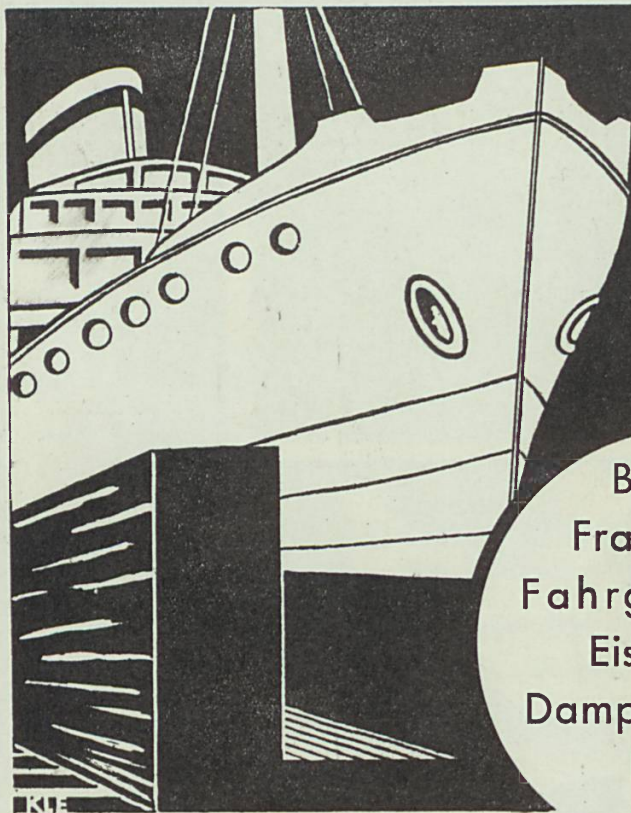
# National-Versicherung Stettin

Ursprung 1845

## Denkbar bester Versicherungsschutz Feuer-Versicherung

Transport-Versicherung	Einbruchdiebstahl-Versicherung
Unfall-Versicherung	Wasserleit.-Schäd.-Versicherung
Haftpflicht-Versicherung	Reisegepäck-Versicherung
Kraftfahrzeug-Versicherung	Aufruhr-Versicherung
Kombinierte Feuer- u. Einbruchdiebstahl-Haushalts-Versicherung	
Lebensversicherung mit und ohne ärztliche Untersuchung	
Besonders zeitgemäß: ABC-Versicherung über kleine Summen	

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



# 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.





## Rud. Christ. Gribel Stettin

### Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen **Stettin**

und allen hauptsächlichen 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

## Fritz & Johs. Brandenburg

Maschinenfabrik

**Stettin, Unterwiek 11**

Fernsprecher 36937

**Züllchow, Stadenstr. 6a**

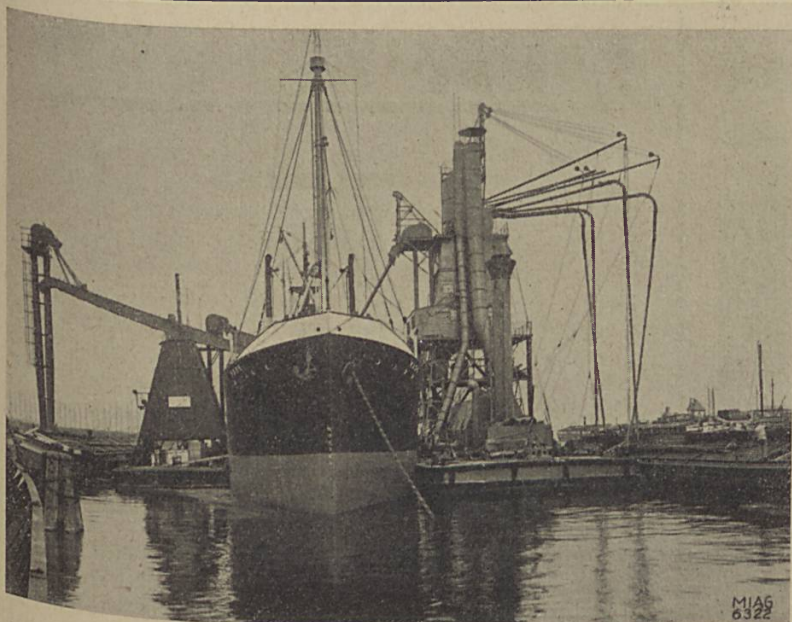
Fernsprecher 36876



**Fabrikation von Kochherden  
Lösch- u. Ladeblöcken, Spann-  
Schrauben und Trossenwinden**

**Ausführungen**

**Von Schiffs- u. Kesselreinigungen**



Schwimmender pneumatischer Getreideheber der Industrie- und Handelskammer Stettin, der von uns für Seedampfer-Beladung umgebaut wurde.  
Leistung bei voller Ausnutzung 200 t.

# MIAG BRAUNSCHWEIG



# UNION

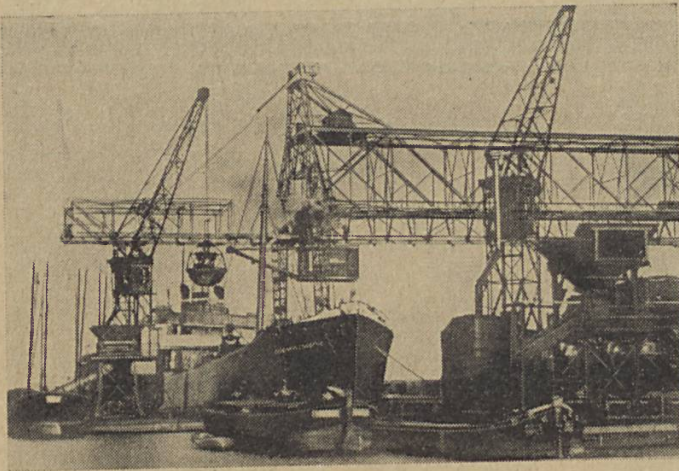
Actien-Gesellschaft für See-  
und Fluss-Versicherungen in

Gegründet 1857

STETTIN

**Transport-  
Versicherungen**  
aller Art

Fernsprecher Nr. 27060  
Drahtanschrift: „Seeunion“



Eigene Umschlagstelle in Stettin

In- und ausländische  
Industrie- u. Bunkerkohlen  
Betriebsstoffe, Schmieröle

**Hugo Stinnes G.m.b.H.**

STETTIN-SASSNITZ  
Tel.-Adresse: Stinnesugo



wird wieder blühen, Meister und  
Gesellen werden wieder Arbeit  
haben, wenn alle durch ihre  
Spargroschen die Mittel dazu  
schaffen helfen.

**Spare bei uns!**



**Städt. Sparkasse  
zu Stettin, Magazinstraße 1**

Gemeinnützige und mündelsichere Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

**Nebenstellen:**

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| I. Moltkestraße 12         | V. Hohenzollernstraße 9    |
| II. Am Bollwerk 12/14      | VI. Kreckower Straße 69    |
| III. Falkenwalder Str. 189 | VII. Pölitzer Straße 58    |
| IV. Giebereistraße 23a     | 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-Finnländischen 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. Bulmerincg, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, beurlaubt, für den Anzeigenteil W. Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernspr. 85341. II. Vj. DA. 3033.

Nr. 17

Stettin, 1. September 1935

15. Jahrg.

## Entwicklung und Bedeutung der Papier- und Zellstoffindustrie des Stettiner Wirtschaftsbezirks.

*Zum 50jährigen Jubiläum der Feldmühle.*

Von der ersten Papiermühle auf deutschem Boden, die nachweislich im Jahre 1390 unter Mitwirkung italienischer Meister in Nürnberg errichtet worden ist, bis zu den modernen großen Papier- und Zellstoffwerken, die heute in der in Stettin beheimateten Feldmühle zusammengefaßt sind, ist es ein weiter Weg. Die Feldmühle, die am 27. August 1935 die Feier ihres 50jährigen Bestehens begehen kann, legt aus diesem Anlaß eine ansprechend ausgestattete, inhaltlich fesselnde Chronik vor, die sowohl über die Geschichte der Papiermacherei im Ausland und in Deutschland von ihren Anfängen an als auch über die Entwicklung der Feldmühlwerke während der letzten 50 Jahre in vorzüglicher Weise unterrichtet.

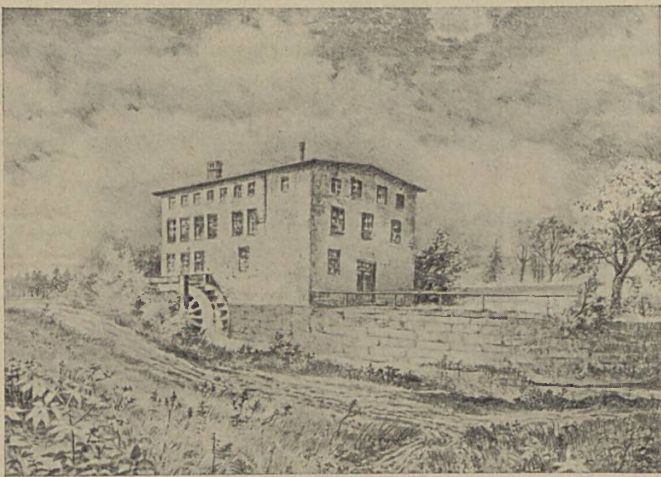
Die Urgeschichte des Papiers führt uns nach China, wo für die Zeit bald nach Beginn der christlichen Zeitrechnung das Vorhandensein eines Beschreibstoffes nachgewiesen werden kann, der als echtes, d. h. aus künstlich verfilzten Pflanzenfasern bestehendes Papier angesprochen werden kann. Diese frühesten chinesischen Papiere sind aus den Jahren 150 bis 200 nach Christus bekannt; als Rohstoff wurden im wesentlichen Hanfhadern verwandt. Um die Mitte des 8. Jahrhunderts erlangten die Araber von den Chinesen die Kenntnis der Papiermacherei, und wenn auch noch ein halbes Jahrtausend darüber vergehen mußte, so sollten sie doch schließlich zum Vermittler der Kunst der Papierbereitung nach dem Abendland werden. Soweit die islamische Macht sich erstreckte, also im Westen bis Sizilien und Spanien, dehnte sich in der Folgezeit das Papier als wichtiger Kulturfaktor aus, und von hier aus kam es dann schließlich auch in die christlichen Länder, zunächst offenbar als Einfuhr aus der Levante, bis dann auch die Papierherstellung im Abendland selbst aufgenommen und das bis dahin vorwiegend übliche Pergament durch das Papier abgelöst wurde. Die erste abendländische

Papiermühle wurde in Italien, soweit sich feststellen läßt, vor dem Jahre 1276 errichtet, die erste deutsche aber offenbar erst 1390 in Nürnberg. Als Rohstoffe kommen in der frühen Papierherstellung des Abendlandes Gewebe, Hadern oder Lumpen in Frage. In der Folgezeit wurden mehr und mehr Papiermühlen in Deutschland gegründet. Um 1600 zählt man schon etwa 160. Der Papierverbrauch war infolge Humanismus und Reformation erheblich angestiegen, und auch ein Papierhandel kam auf. Auch technische Fortschritte wurden nach und nach erzielt und eine Anzahl mühsamer Handarbeitsvorgänge in der Papierbereitung durch maschinelle Leistung ersetzt. Aber erst an der Schwelle des 19. Jahrhunderts gelang es, die mühevollste Handarbeit beim ganzen Herstellungsprozeß, das Schöpfen der Bogen aus dem sachgemäß geschüttelten Drahtsieb, maschinell zu ermöglichen. Mit der Erfindung einer Maschine zur schnelleren Papierherstellung war es indessen allein noch nicht getan, solange die Rohstoffe mangelten. Gerade die zur Feinpapierherstellung notwendigen Hadern wurden vielfach im Schleichhandel aus Deutschland ausgeführt, und die Versuche, einen Hadernersatz zu finden, die schon im 18. Jahrhundert einsetzten, führten zunächst noch zu keinem durchschlagenden Erfolg. Erst im Jahre 1844 führten diese Versuche in Deutschland dahin, einen geeigneten Faserstoff im Wege des Schleifens von Holz herzustellen. Wenn auch Holzschliff allein noch kein brauchbares Papier ergab, so ließ es sich nun doch durch Mischen des Holzschliffs mit aus Hadern hergestelltem Papierstoff erzeugen. War die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der Mechanisierung der Papierbereitung angefüllt, so trat diese in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts in ihr chemisches Zeitalter ein. Langwierige Versuche führten zur reiner Faser des Holzes,



zum Zellstoff, als dem edelsten Rohstoff der Papierindustrie. Teils verwandte man Aetznatronlauge, um zum Zellstoff des Holzes zu gelangen, teils versuchte man es mit doppelt-schwefligsaurem Kalklösung, der Sulfitlauge. Der Sulfitzellstoff setzte sich in den achtziger Jahren durch, und nun konnte sich eine neue Industrie entwickeln, die den Rohstoffmangel der Papierindustrie durch Lieferung eines den Lumpen ebenbürtigen Zellfaserstoffes beseitigte.

In diese Zeit fällt auch die Gründung der Feldmühle. In Liebau am Fuße des Riesengebirges, wo das Gelände einer schon aus dem 13. Jahrhundert stammenden Mühle, Feldmühle genannt, erworben wurde, wurde am 27. August 1885 die „Schlesische Sulfitcellulose-Fabrik Feldmühle“ mit einem Aktienkapital von 360 000 RM. ins Leben gerufen. Die Produktion wurde am 17. Oktober 1886 mit 2 Kochern aufgenommen; verarbeitet wurde Langholz aus dem Riesengebirge. Das neue Unter-



Die alte „Feldmühle“ in Liebau, Schlesien.

Aufn.: Feldmühle A.-G.

nehmen entwickelte sich so günstig, daß bereits im Jahre 1891 die Errichtung einer neuen Zellstofffabrik in Cosel, im Schnittpunkt der schiffbaren Oder und der Eisenbahn, also in einer Lage, die für den Empfang von Holz und Kohlen, wie für den Versand von Fertigware gleich günstig war, beschlossen wurde. Auch die Leitung des Unternehmens wurde jetzt nach Cosel verlegt, wo die neue Fabrik schon 1892 mit 4 Kochern für eine Jahresleistung von 8700 Tonnen ihren Betrieb aufnahm. Im Jahre 1894 faßte man, um nicht für die Dauer auf die Rolle des Halbstoffherstellers für die Papierfabriken beschränkt zu sein, den für die Geschichte der Feldmühle einschneidenden Entschluß, selbst Papier zu machen und zu diesem Zweck in Cosel eine Papierfabrik zu errichten sowie das Werk in Liebau in eine solche umzuwandeln, die Abnehmerin und Verarbeiterin des Coseler Zellstoffes werden sollte. Diese Umstellung und Erweiterung wurde in den darauf folgenden Jahren durchgeführt. Bald erschien es angesichts der wachsenden Bedeutung des Unternehmens auch angezeigt, den Sitz der Verwaltung nach Breslau zu verlegen.

Die Werke der Feldmühle arbeiteten recht befriedigend, die Qualität der Erzeugnisse war unbestritten gut. So wurde, dem Gesetz gesunden Wachstums folgend, schon im Jahre 1905 die Errichtung einer neuen bedeutenden Betriebsstätte

geplant. In Ausführung dieses Planes beteiligte sich die Feldmühle maßgebend an der Gründung der Pommer-schen Zellstoffwerke A. G. in Cavelwisch bei Stettin, die ein unterhalb Stettins in der Nähe des Haffs liegendes Gelände, das eine glänzende Verkehrslage hatte, ankauften, um hier eine neue Fabrik zu errichten. Die günstige Lage unmittelbar an seeschiffstiefem Wasser bedeutete große Verkehrs- und Frachtvorteile für den Rohstoffbezug und den Fertigwarenversand, und auch die Nähe der aufnahmefähigen Reichshauptstadt war ein nicht zu unterschätzender Faktor. Das neue Unternehmen sollte aus einer zeitgemäß eingerichteten Druckpapierfabrik mit einer Holzschleiferei bestehen; ferner sollte eine Zellstoff-Fabrik errichtet werden nebst einer zweiten Fabrik für gewisse Sonder-Erzeugnisse, die in ausreichendem Maße und für abgelegene Gebiete in den anderen beiden Werken nicht mehr vorteilhaft herzustellen waren. Da diese Werke kein Zeitungsdruckpapier herstellen konnten, war die neue Anlage für sie keine Wettbewerberin. Ferner hoffte man durch das neue Werk, das den Namen „Odermünde“ erhielt, die Zellstoffherzeugung soweit zu erhöhen, daß man wieder über den eigenen Bedarf hinaus verkaufen konnte. Die Errichtung der neuen Anlage verursachte umfangreiche und schwierige Arbeiten, bis im Jahre 1911 die erste Druckpapiermaschine in Odermünde in Gang gesetzt wurde. Im gleichen Jahre hatte auch das Coseler Werk, dessen Ausbau man über die neue Anlage nicht vergessen hatte, seine achte Papiermaschine in Betrieb genommen. Im Jahre 1912 begann die zweite Maschine der Druckpapierfabrik in Odermünde zu arbeiten, ebenso auch das Zellstoffwerk mit 3 Kochern und die Zellstoffpapierfabrik mit 3 Maschinen zur Fertigung einseitig-glatte Packpapiere. Zum ersten Mal stellte nun das Unternehmen, das seinen Namen inzwischen in „Feldmühle Papier- und Zellstoffwerke Aktiengesellschaft“ geändert hatte, auch Zeitungspapier her.

Bald nach Inbetriebnahme des Odermünder Werkes brach der Weltkrieg aus, der naturgemäß auch für die Feldmühle viele Veränderungen mit sich brachte und sie im Dienste der Landesverteidigung vor neue Aufgaben stellte. Zellstoff und Papier mußten bald als Ersatzstoffe zum Anfertigen von vielerlei kriegs- und volkswichtigen Dingen dienen; besonders Watte aus Zellstoff wurde in großen Mengen für die Verwundetenpflege gebraucht. Der Mangel an Treibstoffen führte zu dem Plan, die Ablaugen der Zellstoff-Fabrik zu verwerten, indem ihr Zuckergehalt in Alkohol verwandelt werden sollte. Es wurden deshalb sowohl in Cosel als auch Odermünde Spritfabriken erbaut, die in der zweiten Hälfte des Jahres 1917 in Betrieb genommen werden konnten. Das Erzeugnis fiel gut aus. In die Kriegsjahre fällt auch ein wichtiges Datum in der Entwicklung der Feldmühle, nämlich die Verlegung der Hauptverwaltung von Berlin nach Stettin im Jahre 1916, nachdem schon das Jahr 1912 den Umzug von Breslau nach Berlin gebracht hatte. Ferner ist aus den Kriegsjahren noch zu erwähnen, daß die Feldmühle, veranlaßt durch den Mangel an Baustoffen, in der Nähe ihres Odermünder Werks eine Ziegelei erwarb (Stolzenhagen). Sie sicherte sich damit für den eigenen Bedarf die notwendigen, damals schwer erhältlichen Bausteine und vergrößerte ihren Grundbesitz im Hinblick auf die Erweiterung ihrer Odermünder Wohnhaussiedlungen.

Die ersten Jahre nach dem Kriege mit ihrer politischen Unsicherheit und der zunehmenden Geldentwertung waren auch



für die Feldmühle schwer. Insonderheit brachten sie für das Unternehmen ein wichtiges Ereignis, die Trennung von dem Coseler Werk, die notwendig geworden war. Am Werk Odermünde wurde aber den schwierigen Zeitverhältnissen zum Trotz emsig weitergebaut. Im Jahre 1921 wurde eine dritte Großdruckpapiermaschine mit dazugehöriger Holzschleiferei in Betrieb genommen. Der weitere Ausbau im Hinblick sowohl auf die Zellstoff- als auch die Druckpapierfabrikation erschien aber wünschenswert und wurde beschlossen. In den Jahren 1923/25 wurden dementsprechend neue Vergrößerungen durchgeführt. Die Zellstoffabrik wurde bedeutend erweitert, die Spiritus-Fabrik auf doppelte Leistung gebracht. Des weiteren wurde eine Bleichanlage für eigene Fertigung des zum Zellstoffbleichen notwendigen Chlors aus Steinsalz errichtet, und schließlich wurde 1925 in Odermünde die bis dahin größte Papiermaschine des Festlandes mit einer Siebbreite von 6 m in Betrieb genommen.

Alles in allem hatten sich die Leistungen der Feldmühle durch die neuen Anlagen der letzten Jahre um 70 Proz. vergrößert. Immerhin erwog die Leitung die Möglichkeit, den Abnehmerkreis zu erweitern, und ergriff, um diese Absicht zu verwirklichen, eine sich im Jahre 1925 bietende günstige Gelegenheit zum Erwerb der Pommerschen Papierfabrik Hohenkrug, eines schon aus dem Jahre 1528 stammenden Unternehmens, das als Hersteller guter Schreibpapiere zum Großabnehmer des Odermünder Zellstoffes werden sollte. Bedeutende Umstellungen und Erweiterungen wurden auch hier in Hohenkrug vorgenommen. Angesichts des technischen Höchststandes, den die Werke der Feldmühle nun erreicht hatten, sah man über die Grenzen der eigenen Werke hinaus und prüfte die Frage, ob sich durch Angliederung anderer Erzeugungsstätten der Herstellungs- und Geschäftsbetrieb noch wirtschaftlicher gestalten ließe. Das vorbildlich ausgebauten Werk Odermünde bildete hierbei gewissermaßen den Mittelpunkt, um den sich nach und nach andere Werke gruppieren sollten. Zunächst wurde die Papierfabrik Reisholz mit ihren 4 Werken der Feldmühle angeschlossen. Den Verwaltungen beider Unternehmungen schien die Vereinigung zweckmäßig, um den Papiermarkt besser zu ordnen, die Werke auf Sondererzeugnisse umzustellen und durch Absatzregelung Frachten zu sparen. Die Vereinigung kam 1928/29 zustande, und hierdurch wurden die Werke Reisholz bei Düsseldorf, eine Zeitungsdruckpapierfabrik mit 3 Maschinen, Flensburg, eine Zeitungsdruck- und Tapeten-Papierfabrik, Uetersen a. d. Elbe, gleichfalls eine Zeitungsdruckpapierfabrik, und Arnsberg in Westfalen, eine Kartonfabrik, die letzten mit je 2 Maschinen, der Feldmühle angegliedert. Das Jahr 1929 brachte ferner noch eine bedeutsame fabrikatorische Neuerung. Jahrelange Versuche zum Herstellen durchsichtiger Viskose-Folien (Zellglas) führten zum Erfolg und zur Errichtung einer besonderen Anlage in Odermünde, in der Zellglas hergestellt wurde. Das neue Erzeugnis wurde unter dem Namen „Heliozell“ auf den Markt gebracht und eroberte der Feldmühle neue Absatzgebiete.

Die zunehmende Verschlechterung der Weltwirtschaftslage und wachsende Absatzschwierigkeiten zwangen die englische Gesellschaft Inveresk Paper Co. Ltd. im Jahre 1930 die in der Koholyt A. G. zusammengeschlossenen 6 großen deutschen Fabriken wieder abzutreten, die sie 5 Jahre vorher aus dem Stinnes-Nachlaß an sich gebracht hatte. Die Feldmühle übernahm diese Werke, in der Hauptsache um zu ver-

hüten, daß sie in ausländischem Besitz blieben, wodurch sie eine Quelle ständiger Beunruhigung der deutschen Zellstoff- und Papier-Industrie hätten werden können. Die Gründung eines seit langem geplanten Zellstoff-Syndikats und damit die Ordnung des Marktes, zu der die Feldmühle in hervorragendem Maße beitrug, hingen davon ab, daß diese Fabriken in deutschen Besitz kamen. Bedenken wegen der geldlichen Verpflichtungen, die mit dem Koholyt-Erwerb verknüpft waren, wurden von diesen schwerwiegenden Gründen aufgehoben, so daß die Feldmühle beschloß, die 6 Koholyt-Werke ihrem Gefüge einzugliedern und sie damit wieder nach Deutschland zu bringen. Der ganze Betrieb der Koholyt-Werke ging nun auf die Feldmühle über. Es handelte sich hierbei im einzelnen um die Zellstoffwerke in Sackheim bei Königsberg i. Pr., das Zellstoffwerk in Cosse bei Königsberg i. Pr., die Papierfabrik in Hillegossen bei Bielefeld, die elektrochemische Fabrik Lülldorf bei Porz am Rhein, die Schleifmittelfabrik in Wesseling bei Köln sowie die Papierfabrik Oberlahnstein. Durch die Uebernahme der Koholyt-Werke war die Feldmühle, schon vorher die größte Papiererzeugerin Deutschlands, als solche noch weit bedeutender geworden. Doch auch als Zellstoffherstellerin war sie jetzt in die Reihe der führenden eingerückt und vermochte nun ihr Gewicht einzusetzen und das schon lange geplante deutsche Zellstoff-Syndikat im November 1930 zustandezubringen. Das Werk Lülldorf fügte sich insofern gut dem Feldmühle-Aufbau ein, als Odermünde ebenfalls Chlor, das Lülldorfer Erzeugnis, nach demselben elektrolytischen Verfahren für seine Zellstoffbleicherei herstellte.

Die Feldmühle befaßte sich in der Folgezeit damit, die Koholyt-Werke in jeder Hinsicht zu Feldmühlebestandteilen zu machen und ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die Wirtschaftslähmung breitete sich indessen in diesen Jahren immer weiter aus. Die Exportschwierigkeiten stiegen ins Unendliche, und auch die Feldmühle sah sich in bezug auf Absatz und Erlös immer schwierigeren Verhältnissen gegenüber. So mußte im Jahre 1932 das Werk Liebau vollständig stillgelegt werden, weil nach Lage der Dinge kein günstiges Ergebnis mehr zu erzielen war. In den Papierfabriken Hohenkrug, Reisholz, Uetersen und Flensburg mußten die Betriebe eingeschränkt werden, wohingegen im Zellstoffabsatz bessere Erfolge erzielt wurden. Die Feldmühle hat aber auch diese wirtschaftlich schlechten Zeiten ohne wesentliche Einbußen überwinden können, bis dann das Jahr 1933 mit der nationalsozialistischen Machtergreifung in Deutschland den Beginn des wirtschaftlichen Wiederaufstiegs brachte und die kraftvolle Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ein weiteres Abgleiten der Preise verhinderte sowie die Besserung des Binnenmarktes herbeiführte. Auch die Ausfuhr konnte wieder verstärkt werden. Im Jahre 1934 erwarb die Feldmühle die Aktienmehrheit der Dresdner Chromo- und Kunstdruck-Papierfabrik Krause & Baumann A. G., Heidenau bei Dresden, die besondere Kunstdruckpapiere und Kunstdruckkartons sowie Chromoersatzkartons herstellte. Die Erzeugungsliste der Feldmühle wurde hierdurch auf das glücklichste abgerundet. Hiermit hat die Feldmühle, deren Aktienkapital inzwischen von RM. 300 000.— im Jahre 1885 auf 30 Millionen angestiegen war, den bisher letzten wichtigen Schritt in ihrer Entwicklung getan.

Aus dem ersten Erzeugnis der Feldmühle, dem Sulfitzellstoff, hat sich im Laufe der letzten 5 Jahrzehnte eine umfangreiche vielgestaltige Produktion entwickelt, aus



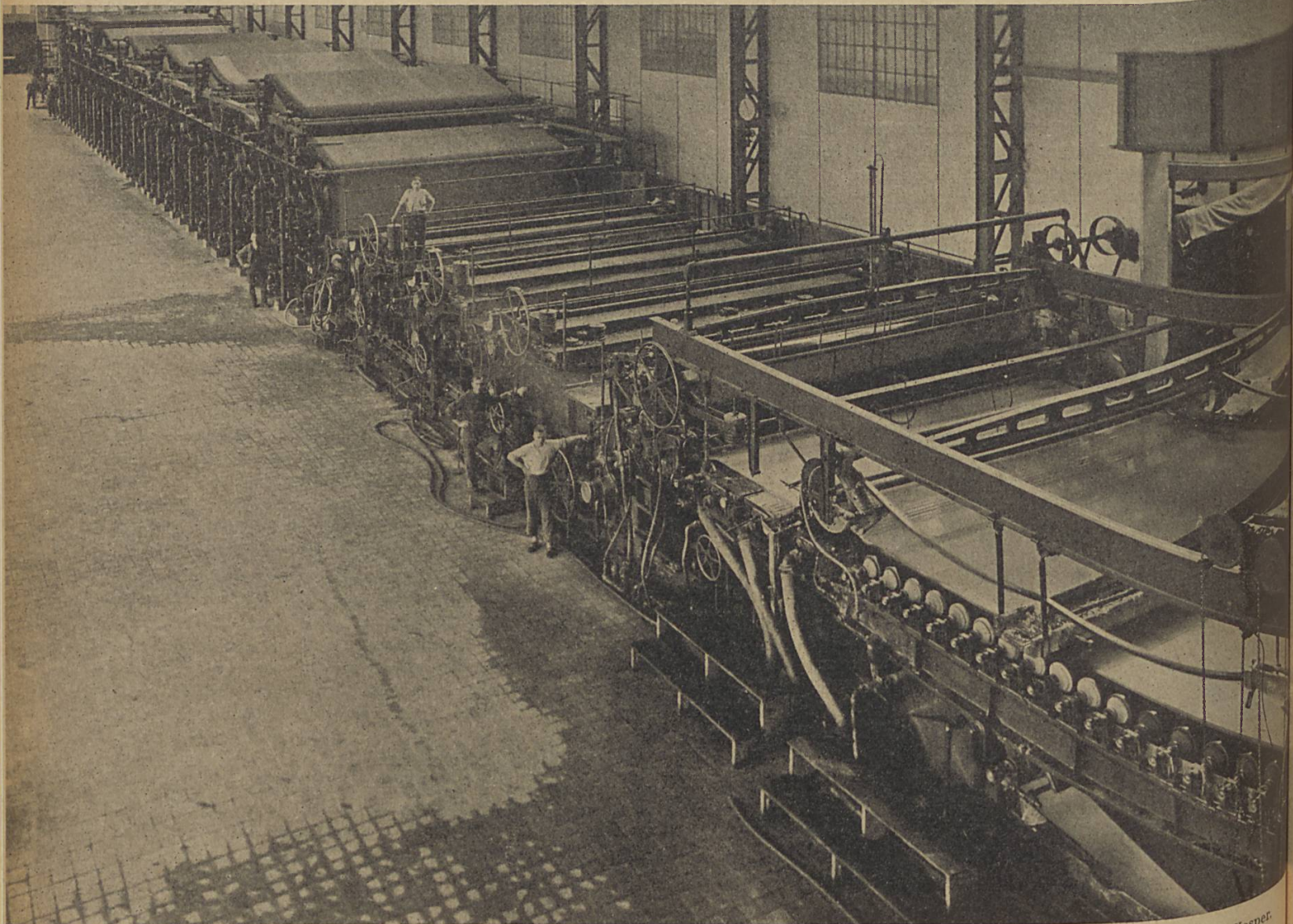
der, um einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Feldmühle-Erzeugung zu geben, folgende Haupt-Erzeugnisse kurz aufgeführt seien:

Zellstoff,  
Holzstoff,  
Zeitungsdruckpapier sowie holzfreie und holzhaltige Druckpapiere für alle Druckverfahren,  
Kunstdruckpapiere,  
Tapeten,  
Schreibpapiere,  
Packpapiere,  
Krepp-Papiere,  
Buntmusterpapiere,  
Spinnpapiere,  
Sackpapiere,  
die verschiedensten Arten von Kartons sowie Zellglas.  
An Chemikalien werden hauptsächlich:  
Sulfitspirit,us,  
Aetzkali,

Aetznatron,  
flüssiges Chlor,  
Chlorkalk,  
Pottaschelauge,  
Salzsäure,  
Bleichlaugen,  
chlorsaures Kali usw.,

hergestellt. Ferner ist noch die Erzeugung von Elektrokorunden, Schleifmitteln und Baustoffen zu erwähnen. Es wird auf das strengste darauf geachtet, daß die Qualitäten aller Erzeugnisse allen Ansprüchen genügen und auf dem denkbar höchsten Stand gehalten werden, damit die Fabrikate der Feldmühle ihren festbegründeten Ruf erhalten.

Was den Umfang der Erzeugung angeht, so ist die Zellstoff-erzeugung von 10 000 Tonnen, die im Jahre 1897 erreicht wurden, auf über 190 000 Tonnen im Jahre 1934, die Papiererzeugung von den kleinen Anfängen in den 90 er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf nahezu 220 000 Tonnen im Jahre 1934 angestiegen. Hinsichtlich der Organisation des



Größte deutsche Papiermaschine im Werk Odermünde.

Aufn.: Kasper.







# Stettiner Spediteure

Karl Bresemann, Bollwerk 8 / Tel. 331 41/42  
Auto-Fern-Spedition, Sammelladungsverkehr

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

Hautz & Schmidt  
Spedition — Lagerung — Versicherung  
STETTIN, Hansahaus HAMBURG1, Sprinkenhof, P.2  
Tel.-Adr.: Hautzius, Fernruf 35011 Tel.-Adr.: Hautzspedition, Fernruf 32 72 58

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

## FERD. FLINSCH

Feinpapier-Grosshandlung  
Berlin SW 68, Lindenstr. 70

Sämtliche Papiere und Kartons für  
das graphische Gewerbe vom Lager  
und als Sonder-Anfertigungen / /  
Durchschlag- und Saugpostpapiere.

Lieferung erfolgt nur durch Buchdruckereien oder  
Bürobedarfshandlungen

**Auslieferungslager: Stettin, Breite Straße 61, Fernsprecher 21540**

## Hermann Riedel, Stettin

### Getreidespedition

Verfrachtung — Umschlag — Versicherung

Lagerung in erstklassigen Getreidespeichern

Moderne Trocknungs- und Begasungsanlagen

Fernsprecher: Sammel-Nr. 35071

Telegramm-Adresse: Spriedel



# Cohrs & Ammé Nachfolger

Stettin — Lübeck  
in Breslau: Carl Reinhard

**Spedition \* Verfrachtung \* Lagerung \* Versicherung**

Spezialabteilung für Getreide-, Futter- und Düngemittel

In Stettin großer Privatumschlagsplatz an seetiefem Kai mit Gleisanschluß und direkter Anfuhrstraße, großen Lagerräumen mit mechanischen Förderbändern, automatisch. Waagen, Reinigungsmaschinen pp.

**Durchfrachten see- u. binnenwärts zu festen Übernahmesätzen — Bemusterungen und Kontrollen**



Das Spezialgeschäft für Massenladungen nach allen Plätzen der Elbe, Havel, Oder, Warthe, Netze usw., sowie nach pommerschen Haff- und Küstenplätzen. — Kahngestellung für Lagerungen aller Art. — Prompte Ausführung von Bugsier- und Schlepparbeiten im Hafen und nach allen Stationen der ostdeutschen Wasserstraßen. — Vermietung eigener Dampfer und Motorschiffe für Vereinsfahrten und Schulausflüge.

Eigener Dampfer- und Kahnpark,  
Bergungsdampfer, Personendampfer.



## Baumeister Franz Plötz

Maurer- und Zimmermeister  
Stettin / Henriettenstr. 3  
Fernruf Nr. 23605/6

**Bauausführungen  
aller Art**

## Schenker & Co.

G. m. b. H.

Zweigniederlassung Stettin

Internationale

Transporte

Lagerungen

Eigene Leichterfahrzeuge

Spezialumschlagsanlagen für Getreide, Schüttböden, Siloanlage, Areginal Begasungs- und Reinigungs-Anlagen

Tel.-Adr.: „Schenkerco“ — Telefon Nr. 351 71

## Gustav Schulz

Stettin, Neue Königstraße 4  
Fernsprecher Nr. 36302 und 36322

**Reederei und Verfrachtungs-Geschäft  
Regelmässige Dampfschiffsverbindung  
Stettin — Bergland — Lübin**

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



## Stettin als Wirtschaftszentrum Pommerns.

Von Dr. Otto Lange, Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Aus der Urgeschichte Stettins ist wenig bekannt. Wir wissen nur, daß im natürlich geschützten unteren Odertal, etwa 65 km vor der Einmündung der Swine in die Ostsee, an der Oder eine germanische Siedlung gelegen hat, daß diese Siedlung von den germanischen Stämmen (Rugiern, Semnonen, Gothen), die nach Süden und Westen wanderten, aufgegeben wurde, daß die Wenden nachrückten und aus der germanischen Siedlung eine wendische Wohnstätte machten, die den Namen Stettin erhielt. Wir wissen etwas von den slawischen Befestigungen (Wällen) Stettins, aber glaubwürdige reichhaltigere Urkunden oder sonstige Nachrichten liegen bis zu Anfang des 12. Jahrhunderts fast überhaupt nicht vor. Die erste Erwähnung Stettins geschieht in einer polnischen Urkunde aus dem Jahre 1091. Wir hören vom Triglawtempel in Stettin, von Herzog Boleslaw, der Pommern christianisieren ließ, um durch Verbindung der durch Feuer und Schwert christianisierten Pommern mit der polnischen Kirche seine Herrschaft zu sichern. Wir wissen schließlich, daß zahllose Kämpfe um Stettin, die u. a. König Waldemar von Dänemark als Verbündeter des genialen Welfenherzogs Heinrich des Löwen führte, die slawische Bevölkerung Stettins dezimierten und daß am Ende des 12. Jahrhunderts eine neue germanische Siedlung als Stettin erstand. Die planmäßige Germanisierung setzte nach der Befreiung Stettins von dänischer Lehnshoheit 1225 unter Herzog Barnim I. und Wartislaw III. ein.

Auf die weitere Geschichte Stettins auch nur in ganz großen Zügen einzugehen, verbietet der Raum. Bemerkte sei jedoch, daß selten eine deutsche Stadt durch kriegerische Ereignisse und den Wechsel des Besitzes mehr gelitten hat als Stettin. Der auffällige Mangel an historischen Gebäuden in Stettin im Vergleich zu Stralsund, Danzig, Königsberg, von westdeutschen und süddeutschen Städten wie Hildesheim, Braunschweig, Rothenburg ganz zu schweigen, ist ein schmerzlicher Beweis für die Tatsache, daß die Stadt im Wechsel der Kriegsjahre wiederholt und in größtem Ausmaße zerstört wurde.

Ein Blick auf die Karte lehrt, daß die wirtschaftsgeographischen Voraussetzungen für ein städtisches Gemeinwesen an der unteren Oder in hervorragendem Maße gegeben waren und gegeben sind, und daß, wenn die äußere und innere Sicherheit als wichtige weitere Voraussetzung für das Emporblühen eines solchen Gemeinwesens vorhanden war, Handwerk, Gewerbe, Handel, Verkehr und Industrie den Charakter dieses Gemeinwesens bestimmen mußten. Hieraus erklärt sich die Tatsache des wiederholten Aufbaues der Stadt und ihrer Wirtschaft. Das Vorhandensein eines Wirtschaftsbollwerks (Sechandels- und Industriestadt) an der unteren Odermündung entsprach und entspricht einem dringenden Bedürfnis der deutschen Volksgemeinschaft und seiner Wirtschaft.

Weshalb ist Stettin nicht nur das Wirtschaftszentrum Pommerns, sondern auch das Wirtschaftszentrum Nordostdeutschlands geworden?

Hierfür ist in erster Linie maßgebend die verkehrsgeographische Lage Stettins.

Stettin besitzt einen vor Versandungen und Stürmen völlig gesicherten Hafen; Stettin ist der Kopfhafen eines Binnenwasserstraßensystems, das von der Elbe bis Ostpreußen und

von der Ostsee bis zur Tschechoslowakei bereits heute reicht und das nach Fertigstellung des Mittellandkanals vom Rhein bis Ostpreußen und nach dem Bau des Oder-Donau-Elbe-Kanals von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer reichen wird. Stettin ist derjenige deutsche Seehafen, der für den größten Teil Deutschlands und deutsche Eisenbahnstationen im Vergleich zu Danzig und Hamburg die kürzesten eisenbahnkilometrischen Entfernungen und demzufolge die niedrigsten Frachtsätze aufweist und da, wo letzteres tarifarisch noch nicht durchgeführt ist, in absehbarer Zeit aufweisen wird und der darüber hinaus eisenbahnkilometrisch für die Mehrheit tschechoslowakischer, ungarischer, österreichischer, jugoslawischer und rumänischer Eisenbahnstationen günstiger liegt, als irgend ein anderer deutscher Seehafen. Stettin ist ferner ein Seehafen, der die idealen Voraussetzungen eines solchen in erheblichem Maße erfüllt, da alle Verkehrsmittel in ihn einmünden und von ihm ausgehen können (Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Eisenbahnen, Kraftwagen, Land- und Wasserflugzeuge), oder anders ausgedrückt ein Seehafen, der als Knotenpunkt sich die Vorteile aller Fahrbahnen, auf denen heute der Güter- und Personenverkehr sich vollzieht, zu nutze machen kann (Schiene, Reichsautobahn, Landstraße, Binnenwasserstraße, See-, Land- und Wasserflughafen). Es bestehen somit für den Seehafen Stettin alle Möglichkeiten des Wechsels des Verkehrsmittels und der Umladung aus dem einen Verkehrsmittel in ein anderes, je nach Art des Ladungsgutes.

Nach Wiederherstellung der in früheren Jahren vorhandenen regelmäßigen direkten Schifffahrtsverbindungen mit Amerika wird Stettin für sein deutsches und außerdeutsches Hinterland nicht nur einer der billigsten und günstigsten Seehäfen für die Ostseeländer, die Niederlande und England sein, sondern auch für die Vereinigten Staaten.

Auf Stettins Seehafenstellung gründen sich die sogenannten seehafengebundenen Industrien, wie die Wertindustrie, die Papier- und Zellstoffindustrie, die Hochofenindustrie, die Eisen-Hoch- und Brückenbau-Industrie, die Oelmühlenindustrie, die Superphosphat- und chemische Industrie Stettins und seines deutschen und außerdeutschen Hinterlandes.

Diese Industrien beziehen entweder ihre Rohstoffe über See oder sie sind in erheblichem Maße auf seewärtige Ausfuhr ihrer Produkte angewiesen. Eine ähnliche Schichtung weist der Stettiner Handel auf, der zu einem nicht unerheblichen Teile am Außenhandel maßgeblich beteiligt ist. Als charakteristisch sei hier, abgesehen von einem sehr bedeutenden Warengroßhandel, der Salzheringshandel erwähnt, der Stettin zum größten Salzheringshandelsplatz Deutschlands hat werden lassen.

Eine weitere Gruppe von Industrien ist durch geologische Vorkommen bedingt, wie z. B. die bedeutende Industrie der Steine und Erden (die Zement-, Kalk-, Ziegel- und Kreidelindustrie).

Eine weitere Industriegruppe findet ihre Grundlage in der Landwirtschaft. Trifft das bereits zum erheblichen Teil auf die chemische Industrie zu (Düngemittel), so auch auf die Oelindustrie (Futtermittel), ganz besonders aber auf die bedeutende Preßhefe-, Brau- und Spirituosenindustrie, die Kartoffelmehl- und Sirupindustrie, die Mühlenindustrie, die Rohzucker- und Raffinationsindustrie.



Eine weitere Industriegruppe kann man als das Ergebnis schöpferischen Unternehmertums ansprechen, ohne daß augenfällige Standortvorteile gegeben waren. Hierzu gehören u. a. die früheren Unternehmungen der Gebrüder Stower, die der Herstellung von Nähmaschinen, Schreibmaschinen und Fahrrädern dienten und von denen die bekannte und berühmte Autofabrik „Stower Werke A.-G. vormals Gebrüder Stower“ Bedeutung erlangt hat.

Während in Stettin eine Textilindustrie so gut wie ganz fehlt, hat sich dagegen eine bedeutende Konfektionsindustrie entwickelt, die über 7000 Schneider beschäftigt und 68 Betriebe umfaßt. An Bedeutung und Umfang wird die Stettiner Konfektionsindustrie nur von Berlin und Breslau übertroffen.

Hervorgehoben zu werden verdient, daß die Seehafen-, Handels- und Industriestadt Stettin auch der Sitz großer deutscher privater und öffentlich rechtlicher Versicherungsunternehmungen ist. Daneben sind fast sämtliche deutschen und zahlreiche ausländische Versicherungsunternehmungen durch Filialdirektionen oder Agenturen vertreten. Auch das Bankwesen Pommerns hat seinen Mittelpunkt in Stettin. Neben bedeutenden selbständigen und bodenständigen privaten und öffentlich rechtlichen Bankunternehmungen sind die Reichsbank sowie die 3 deutschen Großbanken durch Filialen vertreten.

Das Handwerk ist in all seinen vielen Sparten zahlreich und mit leistungsfähigen Betrieben vertreten. Das Speditionsgewerbe spielt begreiflicher Weise in der Hafenstadt eine bedeutende Rolle, viele Agentur-, Schiffsmakler- und Stauereiunternehmungen vervollständigen das Bild und geben der Struktur des Stettiner gewerblichen Lebens jenes eigenartige Seehafengepräge.

Die erwerbstätige pommersche Bevölkerung ist zu 38% in der Landwirtschaft, zu 38,7% in Handel, Schiffahrt, Handwerk und Industrie, der Rest in anderen Berufen tätig. Trotzdem wird der landwirtschaftliche Charakter der Provinz ohne weiteres anerkannt werden müssen. Die Provinz Pommern ist eine der wertvollsten deutschen landwirtschaftlichen Produktionsgebiete und Ueberschußprovinzen. Die Lage Pommerns an der See und das Vorhandensein leistungsfähiger Seehäfen (Stralsund, Kolberg, Stolpmünde und des Großhafens Stettin) ist aber auch für die pommersche Landwirtschaft von großer Bedeutung und bietet ihr gegenüber anderen ostdeutschen Gebieten hinsichtlich des Absatzes landwirtschaftlicher Produkte nach den westdeutschen Verbrauchs- oder Verarbeitungsgebieten eine natürliche, verkehrsgeographische Vorzugsstellung. Diese Tatsache (billigste Beförderungskosten) (Seefrachten für Getreide, Mühlenfabrikate, Rohzucker, Kartoffelfabrikate usw. von pommerschen Häfen nach dem Rhein) wird viel zu wenig erkannt. Man unterläßt nicht nur die tarifarische Verbesserung dieser Stellung durch die Erstellung von Tarifen zur Ausfuhr über See zwecks Entlastung übersetzter Nahfrachten, sondern man unterstützt vielmehr Bestrebungen südostdeutscher Kreise, die durch Ostwesttarife die natürliche verkehrsgeographische Vorzugsstellung der pommerschen Landwirtschaft zu beseitigen versuchen.

Trotz seiner langgestreckten, vom Westen nach Osten verlaufenden Form und seiner ausgedehnten Seeküste ist Pom-

mern unzweifelhaft in jeder Beziehung eine wirtschaftliche Einheit und Stettin sein unbestrittener geistiger, kultureller, behördlicher und wirtschaftlicher Mittelpunkt.

Ich möchte mit einigen wesentlichen statistischen Angaben meinen Aufsatz schließen:

Pommern ist mit 30 039 qkm nach Brandenburg, Ostpreußen und Hannover an Flächenausdehnung die viertgrößte preussische Provinz. Dagegen gehört Pommern nach der Bevölkerungsdichte mit 63,5 Einwohnern auf 1 qkm zu den am dünnsten bewohnten Gebieten Deutschlands. Trotzdem hat sich die Bevölkerung Pommerns gegenüber 1816 mehr als verdreifacht. Etwa mehr als der 7. Teil der pommerschen Bevölkerung wohnt in Stettin (271 000 Einwohner), während von 100 pommerschen Einwohnern die Hälfte in Kleingemeinden unter 2000 Einwohnern wohnen. Von 100 erwerbstätigen Einwohnern sind, wie erwähnt, 38 in der Land- und Forstwirtschaft, 38,7 in Industrie, Handwerk, Handel und Verkehr tätig, während der Rest auf öffentliche und private Dienstleistung, häuslichen Dienst und berufslose Selbständige entfällt. Unter den 53 deutschen Großstädten, also Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern, steht Stettin mit 271 000 Einwohnern an 24. Stelle. In Belgien würde es die dritte, in Dänemark, Schweden, Portugal, Griechenland, Oesterreich, der Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien und der Türkei, würde es die zweite, in Frankreich und Spanien, Holland und Polen die vierte, in England die dreizehnte, in Italien die achte und in Finnland, Estland, der Schweiz, Norwegen und Jugoslawien die erste Großstadt sein. Stettin ist mit einem Umschlag von 6,2 Mill. to im Jahre 1913 und 5,7 Mill. to im Jahre 1934 der größte deutsche Ostseehafen und der drittgrößte deutsche Seehafen überhaupt. Stettin ist, abgesehen von Emden, der größte Erzeinfuhr-, und nach Emden und Hamburg der größte Kohlenumschlagshafen. Stettin ist der größte deutsche Getreideumschlagshafen der Ostsee und der zweitgrößte Getreideaus- und Einfuhrhafen Deutschlands überhaupt. Schließlich ist Stettin der größte deutsche Salzheringseinfuhrhafen.

Als Binnenschiffahrtsumschlagsplatz steht Stettin unter den Seehäfen hinter Hamburg und Emden an dritter Stelle. Dagegen ist Stettin der größte Binnenwasserstraßenumschlagsplatz der Ostseeküste und sein Verkehr ist mit 5 Mill. to vor dem Kriege und 4 Mill. to heute größer als derjenige aller anderen Binnenschiffahrtshäfen des ostdeutschen Wasserstraßensystems.

Die Aufgaben, die Stettin als Hauptstadt eines unserer wichtigsten landwirtschaftlichen Ueberschuß- und Siedlungsgebiete, aber auch als Wirtschaftsbollwerk an der unteren Oder, als Seehafen des ostdeutschen Grenzgebietes, als Ein- und Ausfalltor deutschen Außenhandels, als Binnenumschlagsplatz und lebenswichtiger Transithafen Deutschlands zum Wohle des deutschen Volkes und seiner Wirtschaft zu erfüllen hat, sind außerordentlich umfassend. Wir haben alle Ursache, anzunehmen, daß sich im Dritten Reich nicht nur die Stettin durch das Versailler Diktat geschlagenen Wunden schließen, sondern daß Stettin einer neuen Blütezeit entgegengeführt werden und den Platz einnehmen wird, der ihm zum Wohle des Volkes und der deutschen Wirtschaft gebührt.

**Beteiligung an der Adolf-Hitler-Spende der deutschen Wirtschaft ist Ehrenpflicht jedes deutschen Unternehmers**



## Stettin-Amerika.\*)

Von Dr. Hans Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

Daß Stettin der drittgrößte deutsche und der größte deutsche Ostseehafen ist, daß sein Verkehr vor dem Kriege größer war, als der Danzigs, Königsbergs und Lübecks zusammen genommen, ist bekannt. Bekannt ist auch, daß Stettin seinen Vorkriegsverkehr noch nicht wieder erreicht hat (1913 6,2 Millionen t, 1934 5,7 Millionen t), daß dagegen der neue polnische Seehafen Gedingen mit einem Verkehr von 7,19 Millionen t Stettin um 1,5 Millionen t überholt hat, daß Danzig mit 6,3 Millionen t Umschlag das Dreifache seines Vorkriegsverkehrs besitzt und daß Königsberg dank erheblicher Hilfsmaßnahmen auf vielen Gebieten der Wirtschaft erfreulicherweise seinen Vorkriegsverkehr erheblich überschreiten konnte (1913 1,746 Millionen t, 1934 2,678 Millionen t).

Die Ursachen dieser Tatsache sind für Stettin die Grenzziehung im Osten, für Königsberg die systematischen Wirtschafts- und Verkehrsförderungsmaßnahmen, für Danzig die Tarifpolitik der polnischen Staatsbahnen, für Gedingen die Seehafenpolitik der polnischen Staatsregierung, die Seehafenpolitik und Seehafenzollpolitik der polnischen Staatsbahnen und des polnischen Finanzministers.

Es ist ferner bekannt, daß der Güteraustausch Deutschlands mit den übrigen europäischen Ländern immer noch ein vielfaches des Güteraustausches mit den außereuropäischen Ueberseeländern darstellt, daß der Anteil des erstgenannten Güteraustausches, der auf den Außenhandel zwischen Deutschland und den Ostseeländern entfällt, erheblich ist, und daß mit Recht angestrebt wird, das Reziprozitätsprinzip zwischen Deutschland und den Rohstoffbezugsländern, soweit als möglich und für den gesamten Außenhandel tragbar, zur Durchführung zu bringen.

Wenn auch diese sich aus der Gesamtlage für den Außenhandel zwangsläufig ergebenden Grundsätze nur Richtlinien und keineswegs zeitlich und sachlich Vorschriften zwingenden Rechts sein können, so wird man doch eine Folgerung aus ihnen ziehen müssen, nämlich die, daß zur Erreichung dieser handelspolitischen Ziele das Vorhandensein eines ausgedehnten leistungsfähigen und engen Schifffahrtsliniennetzes, abgesehen von einer beweglichen und leistungsfähigen Trampschifffahrt, selbstverständliche Voraussetzung ist. Die Ostsee ist in bezug auf Dichtigkeit des Verkehrs eines der befahrensten Gewässer der Erde. Erst kürzlich hat der Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums, Gustav Koenigs, in einem an dieser Stelle veröffentlichten Aufsatz über die Aufgaben deutscher Ostseehäfen auf die außerordentliche Bedeutung hingewiesen, die die Ostsee, die deutschen Ostseehäfen und der deutsche Osten allezeit für Volk, Staat und Wirtschaft besessen haben und in erhöhtem Maße heute besitzen<sup>1)</sup>. Staatssekretär Koenigs hat nachgewiesen, daß die Ostsee ihren Charakter als mare clausum verloren hat, daß die Staaten und Völker der Ostsee wieder Anteil am Weltverkehr verlangen und verlangen müssen und daß die uneingeschränkte Vormachtstellung der beiden deutschen Welthäfen Bremen und Hamburg in der Ostsee nicht mehr besteht.

\*) Vergl. Beilage der Pommerschen Zeitung v. 13. 8. 35.

<sup>1)</sup> Gustav Koenigs, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium: Die Aufgaben deutscher Ostseehäfen. Beilage der Pommerschen Zeitung, 20. Juli 1935.

Die großen außerdeutschen Ostseehäfen haben den Charakter als Zubringerhäfen (soweit er früher bestand) der beiden deutschen Großhäfen Hamburg und Bremen in immer stärker werdendem Ausmaße verloren. Nur die deutschen Ostseehäfen mit Ausnahme Stettins und Flensburgs haben diesen Charakter bewahrt. Damit soll nicht gesagt sein, daß etwa Lübeck oder Königsberg kein gesundes, unabhängiges, verkehrswirtschaftliches Eigenleben geführt hätten und noch heute führen.

Eine Sonderstellung unter den Ostseehäfen hat immer Kopenhagen als Umschlagshafen eines europäischen Ueberseeverkehrs eingenommen. Kopenhagen ist durch regelmäßige Schifffahrtslinien mit einer großen Anzahl von Großhäfen, wie Buenos Aires, Antofagasta, Bahia, Baltimore, Bangkok, Batavia, Delhi, Borneo, Boston, Cadix, Callao, Cape Town, Celebes, Colombo, Madagaskar, Melbourne usw. verbunden. Von den Reedereien seien Det Forenedo Dampkibs Selskab (The United Steamship Co.), The Scandinavian American Line, die Ostasiatische Compagnie, die Norwegische Südamerika Linie erwähnt.

Von Stockholm bestehen regelmäßige Schiffsverbindungen mit Neuyork, Boston, Baltimore, Philadelphia, New Orleans, Galveston, Houston, Savanna, Vancouver, Seattle, Portland, San Diego, mit Ostindien sowie Zentral- und Südamerika.

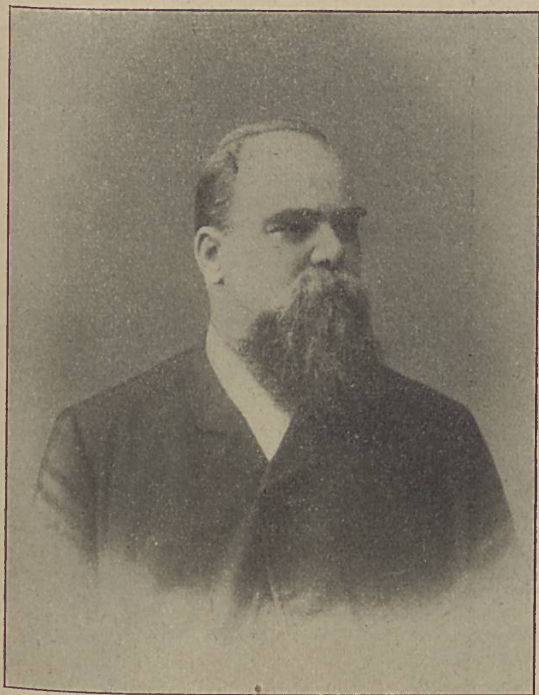
Von Oslo bestehen regelmäßige Schiffsverbindungen mit Nord- und Südamerika, Afrika, Australien und Asien. Von den Reedereien seien erwähnt Den Norske Amerika Linje A/S., Norge Pacific Linjen (Fred Olson & Co.), Det Ostasiatische Kompagni, Den Norske Syd America-Linjen, den Skandinaviske Syd Pacific Linjen, den Skandinaviske Ost-Africa-Linjen A/S. usw.

Von Gothenburg werden regelmäßige Linien auf afrikanische, nord- und südamerikanische, australische, kanadische, westindische und indische Häfen, ferner auf japanische, mexikanische und die Straits Settlements gefahren. Bei Malmö liegen die Verhältnisse ähnlich. Finnland ist gleichfalls in den Kreis der auf überseeische Häfen fahrenden Länder eingetreten. Das gleiche gilt für Leningrad, Riga, Reval (Scantic Line) und Gdingen. Gdingen besitzt in seiner Gdynia-Amerika-Linie eine Frachtgut- und Passagierschifffahrtslinie nach amerikanischen Häfen, die sich einer ganz besonderen Fürsorge des polnischen Staates erfreut.

Der größte deutsche Ostseehafen Stettin besitzt zur Zeit keine regelmäßige Schiffsverbindung mit Amerika, sondern muß die in seinem ausgedehnten deutschen und außerdeutschen Hinterland für Amerika anfallenden Güter entweder direkt nach Hamburg dirigieren, oder im Wege der Küstenschifffahrt über Stettin nach Hamburg befördern lassen, oder schließlich sich der Vermittlung Kopenhagens bedienen. Dieser unhaltbare Zustand besteht, seitdem die Scantic Line auf Grund der bekannten Vorkommnisse ihre Fahrten auf Stettin eingestellt hat. Dabei muß immer wieder hervorgehoben werden, daß von Stettin aus vor einem Menschenalter ein regelmäßiger Linienverkehr auf New York unterhalten wurde. Franz Besch hat im Jahre 1932 im Verein zur Förderung überseeischer Handelsbeziehungen zu Stettin einen umfassenden Vortrag über die Geschichte der Ueberseeschifffahrt



Stettins gehalten<sup>2)</sup>. Nach seinen Untersuchungen waren es zumeist zollpolitische Schwierigkeiten, die dem preussischen Ostseehafen Stettin das Halten von Ueberseelinien schwer, ja geradezu unmöglich machten und die Hamburg und Bremen, die frei von ihnen waren, jene Vorzugsstellung einräumten, die sie heute einnehmen.



Direktor C. H. S. Schultz.

Aufn.: Besch.

Immerhin wurde jahrelang bereits von 1839 an durch die Wolgaster Reederei AG intensive Ueberseefahrt mit sechs zu diesem Zweck gebauten Barkschiffen betrieben, die gute Erfolge erzielt haben. Nach Beseitigung des Sundzolles 1857 und Aufkommen der Dampfschiffahrt war es C. H. S. Schultz, der 1870 den Baltischen Lloyd, Stettin-Amerikanische Dampfschiffs-Aktiengesellschaft, mit einem Kapital von zwei Millionen Talern gründete und mit den Dampfschiffen „Humboldt“, „Franklin“, „Thorwaldsen“, „Ernst Moritz Arndt“ und „Washington“ einen Linienerverkehr, also Fracht- und Passagierverkehr, auf New York betrieb. Die Konkurrenz ruhte nicht eher, als bis dieses junge, hoffnungsvolle Unternehmen vernichtet war. Besch schreibt wörtlich: „Selten hat ein junges Unternehmen sich gegen eine Meute skrupelloser Konkurrenten so wehren müssen, wie der Baltische Lloyd. Es blieb nicht bloß bei der jeden Gewinn ausschließenden Preisunterbietung, auch sonst wurden allerlei Angriffe gegen ihn geführt, die seinen Ruf schädigen sollten. Jeder kleine Unfall, jede Havarie und Verspätung machten die Runde durch die Zeitungen, obwohl weder die Beschaffenheit der Schiffe noch ihre Führung sie verschuldet hatten, sondern unzureichende Schiffahrtseinrichtungen und Zufälle die Ursache waren<sup>3)</sup>. 1875 mußte der Baltische Lloyd in Liquidation gehen.

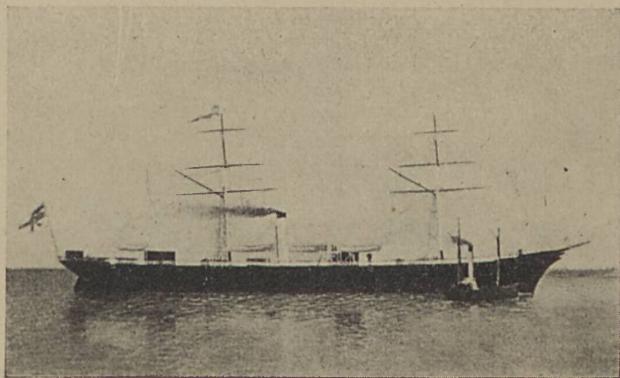
<sup>2)</sup> Vgl. Franz Besch: Zur Geschichte der Ueberseeschiffahrt Stettins. 60. Jahresbericht des Vereins zur Förderung überseeischer Handelsbeziehungen zu Stettin, 2. 5. 1931 S. 19 ff.

<sup>3)</sup> Vgl. a. a. O. S. 47.

Ebenso ging der Stettiner Lloyd, gleichfalls eine Gründung des unermüden und wagemutigen Schultz, 1886 zugrunde. Die Ursachen waren nahezu die gleichen, rücksichtslosester Wettbewerb bis zum Ruin. Nebenbei sei bemerkt, daß Schultz das Afrikanische Angra Pequena von Berlin aus angeboten war und daß er wegen seiner übergroßen Inanspruchnahme durch seine Schiffahrtsgesellschaften darauf verzichten mußte. Ferner sei erwähnt, daß den Verhandlungen Schultz' in Washington mit dem Generalpostmeister der Vereinigten Staaten der Abschluß eines Postvertrages mit dem Baltischen Lloyd zu danken war, der die Herabsetzung des Briefportos von sieben Cent auf fünf Cent bedeutete und daß es ihm gelang, auch mit dem deutschen Generalpostmeister Stephan einen Vertrag abzuschließen. So kam auf Anregung von Schultz der Portosatz von 20 Pf. für den Auslandsbrief zur Einführung, der später aus diesem Privatvertrag in den Staatsvertrag übernommen wurde. Die Dampfer des Baltischen Lloyd führten daher die amerikanische und deutsche Postflagge.

Nach dem Zusammenbruch des Stettiner Lloyd nahmen drei Linien auf einmal die Fahrten von Stettin nach New York auf, die dänische Thingvalla-Linie, die englische Wilson-Linie und die Hamburg-Amerika-Linie. Stettins Bedarf an Ueberseeschiffahrt war gedeckt. Leider hatte man, so schreibt Besch, das aus eigener Kraft betriebene Stettiner Unternehmen schmählich zugrunde gehen lassen<sup>4)</sup>. Die Hapag unterhielt diesen Verkehr bis in die neunziger Jahre. 1897 untersagte die Regierung die Auswanderung über Stettin; damit war der Linie die Basis entzogen, denn auch in Hamburg und Bremen sind die Linien-Reedereien auf den Auswandererverkehr aufgebaut worden. Später unterhielt diesen Verkehr noch einige Zeit Det Forenede Dampkibs Selskab, bis ihr das Leben so schwer gemacht wurde, daß sie diese Linie aufgab.

Dann kam zur großen Genugtuung Stettins die Scantic Line. Sowohl der Fracht- als auch der Passagierverkehr dieser Linie bewegten sich in aufsteigender Richtung. Die Direktion war mit dem Stettiner Ergebnis durchaus zufrieden. Aber auch diese Linie wurde eingestellt; die Ursachen sind bekannt.



D. „Humboldt“, das erste Schiff des „Baltischen Lloyd“

Aufn.: F. Besch.

Im Dritten Reich Adolf Hitlers gibt es jenen hemmungslosen Wettbewerb, dem jedes Mittel recht ist, wenn nur das Ziel, die Vernichtung des Konkurrenten erreicht wird, nicht mehr. Aus unwiderleglichen Gründen ist die Wieder-

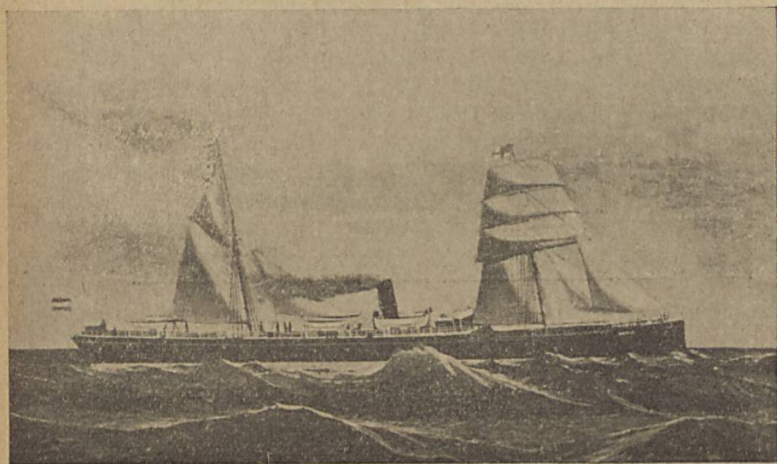
<sup>4)</sup> a. a. O. S. 53.



herstellung einer Linie Stettin mit Uebersee nicht nur ein volkswirtschaftliches Bedürfnis, sondern eine staatspolitische Notwendigkeit. Diesmal ist es der Staat selbst, der eine solche Politik nach Staatssekretär Koenigs „anregen, einleiten und fördern“ kann<sup>5)</sup>. Die Voraussetzungen für ein solches Unternehmen sind heute in ganz anderem Ausmaße gegeben, als 1870. Stettin ist heute ein leistungsfähiger Großhafen von großer Wassertiefe. Die Seeschiffahrtsstraße Stettin—Swinemünde ist für den Verkehr des Regelschiffes der Weltmeere ausgebaut worden. Stettins verkehrsgeographische Lage ist die beste von allen deutschen Seehäfen.

Wenn auch in eisenbahntarifarischer Hinsicht die natürliche Gunst der geographischen Lage Stettins nicht immer zum Ausdruck kommt, so ist doch durch das Prinzip der Null-Regulierung im Rahmen der Seehafenausnahmetarife der tarifarischen Gerechtigkeit in erheblichem Maße Genüge geschehen. Stettin ist und bleibt gegenüber Hamburg und Danzig nach Eisenbahnkilometern gemessen der Hafen der kürzesten Entfernungen für alle Stationen zwischen der Linie Rostock, Magdeburg, München, Mittenwald und Schneidemühl, Gnesen, Czestochowa, Sandomierz. Auch für die überwiegende Mehrheit der Eisenbahnstationen Südosteuropas, nämlich der Tschechoslowakei, Ungarns, Jugoslawiens, Oesterreichs und zum Teil Rumäniens, ist Stettin der frachtgünstigste Hafen. So ist beispielsweise von 40 Eisenbahnstationen der Tschechoslowakei in allen Fällen die kilometrische Entfernung nach Stettin geringer, als nach Hamburg, Danzig und Triest. Die durchschnittliche Entfernung der 40 Stationen beträgt von Hamburg 790 Kilometer, von Danzig 770, von Triest 882, von Stettin 595 Kilometer. Stettin liegt somit im Durchschnitt 195 Kilometer näher als Hamburg, 185 Kilometer näher als Danzig, 227 Kilometer näher als Triest, oder in Prozenten ausgedrückt ist die Stettiner Durchschnittsentfernung 32,7 Prozent geringer als Hamburgs, 31% geringer als die Danzigs und 48% geringer als die Triests. Die gleichen Feststellungen können für eine große Anzahl österreichischer, fast für alle ungarischen, für eine große Anzahl jugoslawischer Stationen gemacht werden<sup>6)</sup>.

Dasselbe gilt für die Mehrheit der Umschlagsplätze des ostdeutschen Wasserstraßensystems. Die Bedeutung



„Stettiner Lloyd“-Dampfer „Katie“.

Aufn.: F. Besch.

der Verkehrsstellung des Seehafens Stettin wächst mit jedem Spatenstich, der an den im Bau befindlichen Staubecken der Oderwasserstraße (Turawa, Sersno usw.) und dem Adolf-Hitler-Kanal getan wird.

Niemals wird auch eine verantwortungsbewußte tschechoslowakische Verkehrspolitik auf die Durchführung des Baues des Oder-Donau-Elbe-Kanals verzichten können, weil dieser Kanal der Tschechoslowakei eine verkehrspolitische Schlüsselstellung gewährt, während sie ohne den Kanal in dieser Hinsicht in einen toten Winkel gerät. Nach dem Bau dieses Kanals wird die Nordsee über Hamburg und die Elbe, die Ostsee über Stettin und die Oder mit dem Schwarzen Meer verbunden sein, und der nach Norden und Nord-



D. „Washington“, das letzte Schiff aus der Flotte des „Baltischen Lloyd“  
Aufn.: F. Besch.

westen gerichtete südosteuropäische Binnenwasserstraßenverkehr wird in den Kopfhäfen Stettin und Hamburg, und nicht in Rotterdam und Antwerpen, in die Seeschiffe umgeschlagen werden. Nach dem Bau des Oder-Donau-Elbe-Kanals wird Stettin binnenschiffahrtsmäßig in den vollen Genuß seiner verkehrsgeographischen Vorzugsstellung gelangen, durch die seine tarifarische Vorzugsstellung auf das wirksamste unterstützt wird.

Eine Amerika-Linie von Königsberg über Stettin direkt nach New York würde, erneut aufgebaut im Reiche Adolf Hitlers, nicht wieder zugrunde gerichtet werden können, sondern in stetig steigendem Maße dem Volksganzen und der deutschen Volkswirtschaft dienen.

<sup>5)</sup> Gustav Koenigs a. a. O.

<sup>6)</sup> Oesterreich (18 Stationen)

Durchschnittsentfernung nach	Hamburg	Stettin	Danzig
	999 km	900 km	1164 km
Stettin somit näher als	Hamburg	99 km = 11%	
	Danzig	164 km = 18,2%	

Ungarn (22 Stationen)

Durchschnittsentfernung nach	Hamburg	Stettin	Danzig
	1255 km	1036 km	1156 km
Stettin somit näher als	Hamburg	219 km = 21,0%	
	Danzig	120 km = 11,5%	

Jugoslawien (25 Stationen)

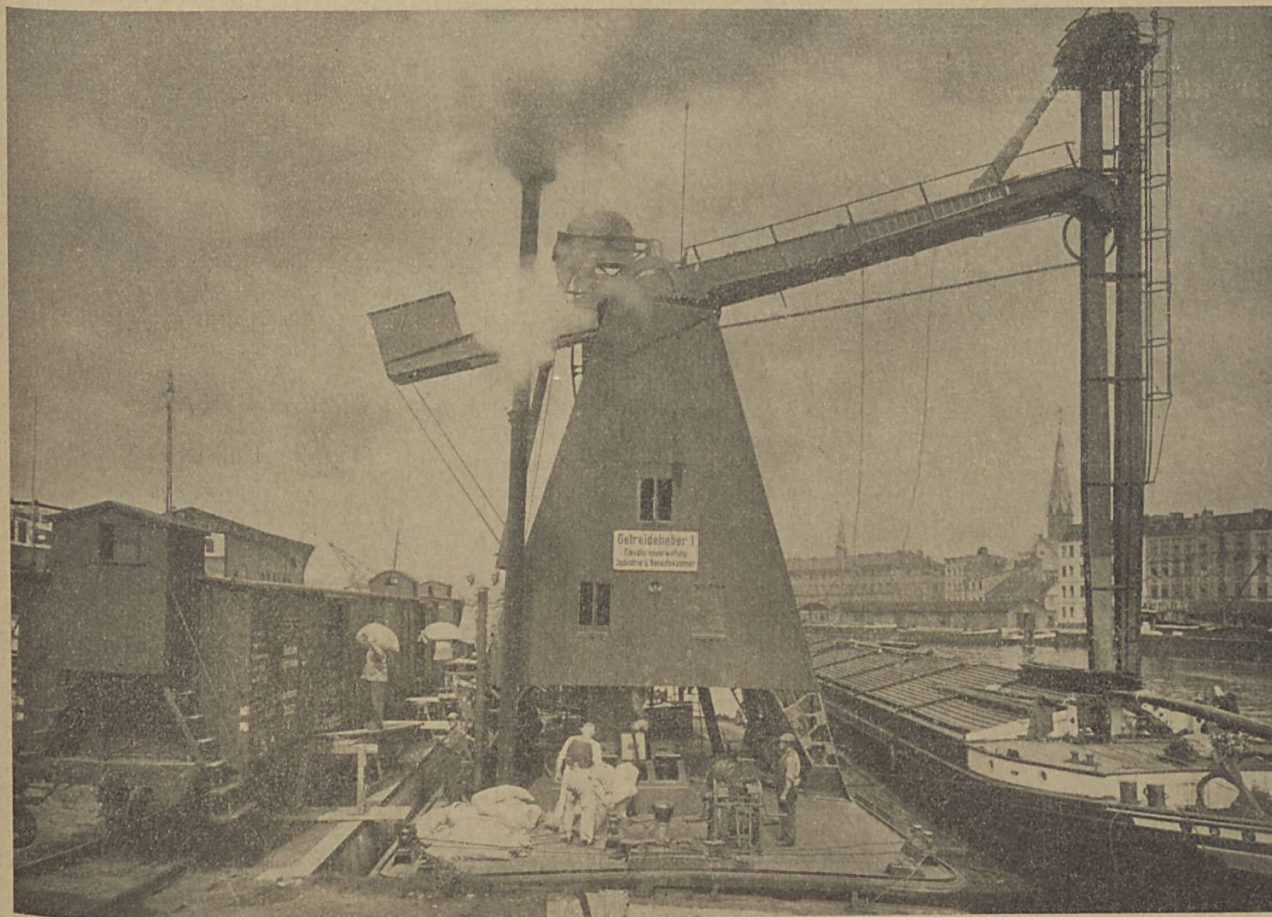
Durchschnittsentfernung nach	Hamburg	Stettin	Danzig
	1473 km	1268 km	1443 km
Stettin somit näher als	Hamburg	205 km = 16%	
	Danzig	175 km = 13%	



## 25 Jahre Elevatorenverwaltung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin. 4. September 1910 — 4. September 1935.

Als die Vorsteher der Kaufmannschaft, die Rechtswörter der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, im November 1909 der Firma Amme, Giesecke & Konegen, Braunschweig, den Auftrag auf Lieferung eines schwimmenden Getreidehebers erteilten, entsprachen sie damit einem langgehegten Wunsch des Getreidehandels, der Getreidespedition und der Schifffahrt, die alle in gleicher Weise an der Modernisierung, Verbilligung und Beschleunigung des für

dessen Kraftquelle eine Wolf-Heißdampflokmobile von 28 PSe ist. Die von der Lieferfirma garantierte stündliche Leistung des Hebers beträgt 40 to Schwer- und 35 to Leichtgetreide. Als besondere Ausrüstungsstücke sind für damalige Zeiten bemerkenswert eine elektrische Lichtanlage, 2 automatische Kippwagen mit einem Fassungsvermögen von je 125 kg Schwer- oder 75 kg Leichtgetreide und eine Absackvorrichtung, die es ermöglicht, 2 Eisenbahnwagen gleichzeitig



Getreideheber 1 beim Absacken.

Aufn.: Kasper.

Stettin sehr bedeutungsvollen Umschlages von Bord zu Bord interessiert waren, zumal diese Art des Umschlages etwa die Hälfte des Gesamtgetreideverkehrs über Stettin darstellte. Der Entschluß der Vorsteher der Kaufmannschaft wurde um so mehr begrüßt, als der Stettiner Getreideverkehr damals noch auf die schon lange geplante Großspeicher- und Siloanlage verzichten mußte, obwohl ein großer Teil der Mittel dazu von der Kaufmannschaft aufgebracht worden war, die leider später der Inflation zum Opfer fielen, und obwohl das stets wachsende Lagerungs- und Bearbeitungsbedürfnis eine mit allen modernen Einrichtungen der Getreideförderung und -bearbeitung versehene Anlage erforderte. Nach ziemlich langwieriger Baugeschichte konnte endlich am 4. 9. 1910 der Elevator 1 in Betrieb genommen werden, ein mechanischer Becherwerks-Elevator mit Seilantrieb,

mit Sackgut zu beladen (siehe Bild 1), so daß bei dieser Arbeitsweise eine Stundenleistung von 30 to erzielt wird. Eine Absperrvorrichtung gestattet auch das Arbeiten mit nur einer Absackanlage, so daß auf Wunsch mit einem Abtragegang gearbeitet werden kann. Die Abtragebühne ist verstellbar aufgehängt, um auch Lastkraftwagen und Fuhrwerke verschiedener Höhe mühelos beladen zu können. Die automatischen Schalen lassen sich auf jedes gewünschte Nettogewicht einstellen, was für das Absackgeschäft wichtig ist.

Der Heber wurde dem Direktorium des Träger- und Wiegeamts der Kaufmannschaft zum Betriebe überwiesen, da sich die Vorsteher der Kaufmannschaft von der Verwaltung des Gerätes durch das seinem Betriebszweck nach ähnliche Träger- und Wiegeamt Vorteile versprochen, zumal die Beaufsich-



tigung der automatischen Schalen ohnehin durch die Wieger des Wiegeamtes versehen werden mußte. Die Leistungen des Elevators 1 waren zunächst noch verhältnismäßig niedrig, weil er praktisch erst nach Ueberwindung technischer Schwierigkeiten, die in der Regel jedem Neubau als Kinderkrankheit anhaften, gegen Ende der Getreidesaison Mitte Oktober 1910 voll eingesetzt werden konnte und auch die Einarbeitung der Besatzung noch manches Lehrgeld kostete, zumal nur gänzlich unvorgebildetes Personal zur Verfügung stand. In den letzten 2½ Monaten des Jahres 1910 wurden durch den Heber 1 noch 6253 to Getreide umgeschlagen. Die Leistungen steigerten sich jedoch in den folgenden Jahren, wenn auch die eigentliche Beschäftigungszeit dem Saisoncharakter des Getreideumschlagsgeschäfts entsprechend nur etwa 80—100 Tage im Jahr betrug. Es wurden mit Getreideheber 1 umgeschlagen:

1911 . . . . .	16 714 to
1912 . . . . .	18 624 to
1913 . . . . .	43 349 to

Das Gerät arbeitete so zufriedenstellend, daß sich die Kunden danach drängten. Vornehmlich in dem durch eine Rekord-ernte mit entsprechenden Getreideverladungen ausgezeichneten Jahr 1913 häuften sich die Beschwerden der Firmen, die den Elevator infolge anderweitiger Inanspruchnahme nicht bekommen konnten, so daß das Direktorium des Wiegeamtes bereits in einem an die Firma Herm. Riedel, Stettin, auf eine derartige Beschwerde hin gerichteten Schreiben vom 11. 4. 1913 mitteilte, daß die Frage des Baues eines zweiten schwimmenden Elevators, die dem Direktorium von den Vorstehern der Kaufmannschaft zur Prüfung und weiteren Vorbereitung überwiesen sei, in seiner nächsten Sitzung beraten werde.

Die Bestellung des Elevators 2 bei der Firma Amme, Giesecke & Konegen, Braunschweig, erfolgte jedoch erst am 31. 1. 1914, weil inzwischen monatelang dauernde Erhebungen zu der Frage angestellt worden waren, ob es sich empfehle, wieder ein mechanisches Becherwerk zu beschaffen oder ob einem pneumatischen Heber der Vorzug zu geben sei. Der Schriftwechsel mit sämtlichen in- und ausländischen Stellen und Firmen, die für die Beurteilung dieser Frage in Betracht kommen können, füllt einschließlich der Verhandlungsniederschriften innerhalb des Direktoriums des Wiegeamtes und des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft einen ganzen Aktenband. Man muß sagen, daß die Frage bestimmt eingehend und nach allen Richtungen hin geprüft und untersucht worden ist. Man entschied sich schließlich mit Rücksicht auf die Höhe der Anschaffungs- und Betriebskosten wie auch auf die Stettiner Umschlagsverhältnisse, wo fast ausschließlich aus kleineren Fluß- in Seeschiffe umgeschlagen wurde, für ein mechanisches Becherwerk mit Seilantrieb, weil man der Ansicht war, daß ein pneumatischer Heber nicht wirtschaftlich arbeiten würde. Die garantierte Stundenleistung des Hebers 2 wurde auf 60 to Schwer- und etwa 50 to Leichtgetreide festgesetzt. Als Antriebsmaschine wurde wiederum eine Wolf-Heißdampf-Lokomotive von 30 PSe gewählt. Der Heber wurde mit 2 automatischen Wagen mit einem Fassungsvermögen von je 200 kg Schwer- und 150 kg Leichtgetreide ausgerüstet. Ebenso wie der Heber 1 verfügt der Elevator 2 über eine elektrische Lichtanlage, jedoch wurde von dem Einbau einer Absackvorrichtung Abstand genommen, weil man glaubte, mit der auf Heber 1 vorhandenen Anlage den Anforderungen an Absackungen genügen

zu können und den Heber 2 mit seiner höheren Leistung nur dem Umschlag von Bord zu Bord vorbehalten zu sollen. Infolge Fehlens der Absackvorrichtung ist der Aufbau des Hebers 2 niedriger als der der übrigen Heber. Um aber auch mit diesem Gerät Seeschiffe bis zu 11 m Bordhöhe beladen zu können, ist vor einigen Jahren der Ueberhebeelevator um etwa 6 m verlängert und über die Achse des Auslegers hinaus gebaut worden. Damit wurde die gewünschte Wirkung voll erreicht und die Verwendungsmöglichkeit des Hebers erweitert.

Der ursprünglich für die Ablieferung des Elevators 2 mit der Lieferfirma vereinbarte Termin des 1. 8. 1914, der durch Verzögerung der Fertigstellung des Pontons um 10 Tage hinausgeschoben worden war, konnte infolge der Mobilmachung nicht eingehalten werden. Die Probearbeiten begannen schließlich Ende September, während die endgültige Abnahme erst zu Anfang des Jahres 1916 erfolgte, da inzwischen wenig Gelegenheit gewesen war, das neue Gerät auszuprobieren und auch noch einige Nachlieferungen und Verbesserungen durch die Lieferfirma vorzunehmen waren. Ueber die Umschlagsergebnisse mit den beiden Getreidehebern in den Kriegsjahren werden keine Zahlenangaben veröffentlicht. Nur soviel sei gesagt, daß nach anfänglichen Stockungen des Getreideumschlags größere Aufträge für die Heeresverwaltung hereingenommen wurden. Jedoch gingen die Verladungen gegen Ende der Kriegszeit sehr zurück und erholten sich auch nach Friedensschluß nur langsam und sehr zögernd unter starken Rückschlägen. In den Nachkriegsjahren wurden folgende Umschlagsziffern mit den beiden Elevatoren erzielt:

1919	8 282 to
1920	3 991 „
1921	42 017 „
1922	39 468 „
1923	44 512 „
1924	25 974 „
1925	65 455 „
1926	85 003 „
1927	59 944 „

Immerhin ergibt sich aus der Statistik, daß besonders nach der Inflation mit der zunehmenden Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Aufnahme neuer Schiffsverbindungen der Stettiner Reedereien die Betriebsentwicklung wieder günstiger wurde und vor allem die Jahre 1925/26 verhältnismäßig hohe Umschlagsziffern brachten. Im April 1926 übernahm die damals durch Umwandlung der Korporation der Kaufmannschaft gebildete Industrie- und Handelskammer zu Stettin die beiden aus den Mitteln des früheren Getreidehändler-Fonds erbauten Elevatoren, die Betriebsführung und Verwaltung verblieb jedoch weiterhin dem Direktorium des Wiegeamtes der Industrie- und Handelskammer. Da sich die Elevatoren im allgemeinen gut bewährten und inzwischen durch ihren Betrieb wieder Mittel angesammelt worden waren, ging man auf Wunsch der Getreidespediteure im Mai 1927 daran, die Voraussetzungen des Baues eines dritten Elevators zu prüfen und damit die durch den Krieg unterbrochene Entwicklung der Elevatorenverwaltung wieder aufzunehmen. Die Verhandlungen in den zuständigen Gremien der Kammer führten zur Bestellung des Elevators 3 im Juni 1927 bei der Firma Amme-Lutherwerke, Braunschweig.



Der Getreideheber 3 wurde wiederum als mechanischer Becherwerkselevator erbaut, da nach den damaligen Erfahrungen in erster Linie der Umschlag kleinerer und mittlerer Ladungen in Betracht kam und zur Bewältigung solcher Umschlagsmengen die Elevatoren mit ihren gegenüber der Pneumatik erheblich geringeren Anlage- und Betriebskosten geeigneter waren. Der Kraftverbrauch der Becherwerkselevatoren beträgt bekanntlich nur einen Bruchteil des Bedarfs pneumatischer Getreideheber, wenn auch die Leistung

und Ueberhebeelevatoren sowie Schneckengänge, durch elektrische Motoren angetrieben wurden, während bei den älteren Getreidehebern der Antrieb durch Seile erfolgte. Durch die Elektrifizierung des Antriebes wurde naturgemäß eine bedeutende Verstärkung der elektrischen Kraftzentrale nötig. Da sich später die Notwendigkeit herausstellte, Getreide, das längere Zeit gelagert hatte, bei dem Umschlag vermittels der Getreideheber zu lüften und zu reinigen, wurde vor einigen Jahren eine besondere Reinigungsanlage bereitgestellt,



Umschlag durch Getreideheber 5 aus Lagerschuppen.

Aufn.: Kasper.

der Becherwerke nicht über ein bestimmtes Optimum gesteigert werden kann. Neben den verhältnismäßig niedrigen sachlichen Betriebskosten war maßgebend, daß die Personalkosten erheblich geringer sind als bei den pneumatischen Geräten, zumal damals nur 2 Mann Besatzung einschließlich Wieger auf den Elevatoren beschäftigt wurden. Aus diesen Erwägungen heraus wurde die Stundenleistung des Becherwerks auf 60 to Schwer- und 45 to Leichtgetreide abgestellt. Auch eine Absackvorrichtung wurde wieder in den Neubau aufgenommen, da man sich inzwischen davon überzeugt hatte, daß eine solche Anlage die Verwendungsmöglichkeiten des Hebers erhöht. Die Antriebsmaschine war wiederum eine Wolf-Heißdampf-Lokomobile von 32 Pse Leistung. Selbstverständlich erhielt der Heber elektrische Beleuchtung und außerdem wies er insofern technische Neuerungen auf, als die einzelnen Förderwerke, wie Schiffs-

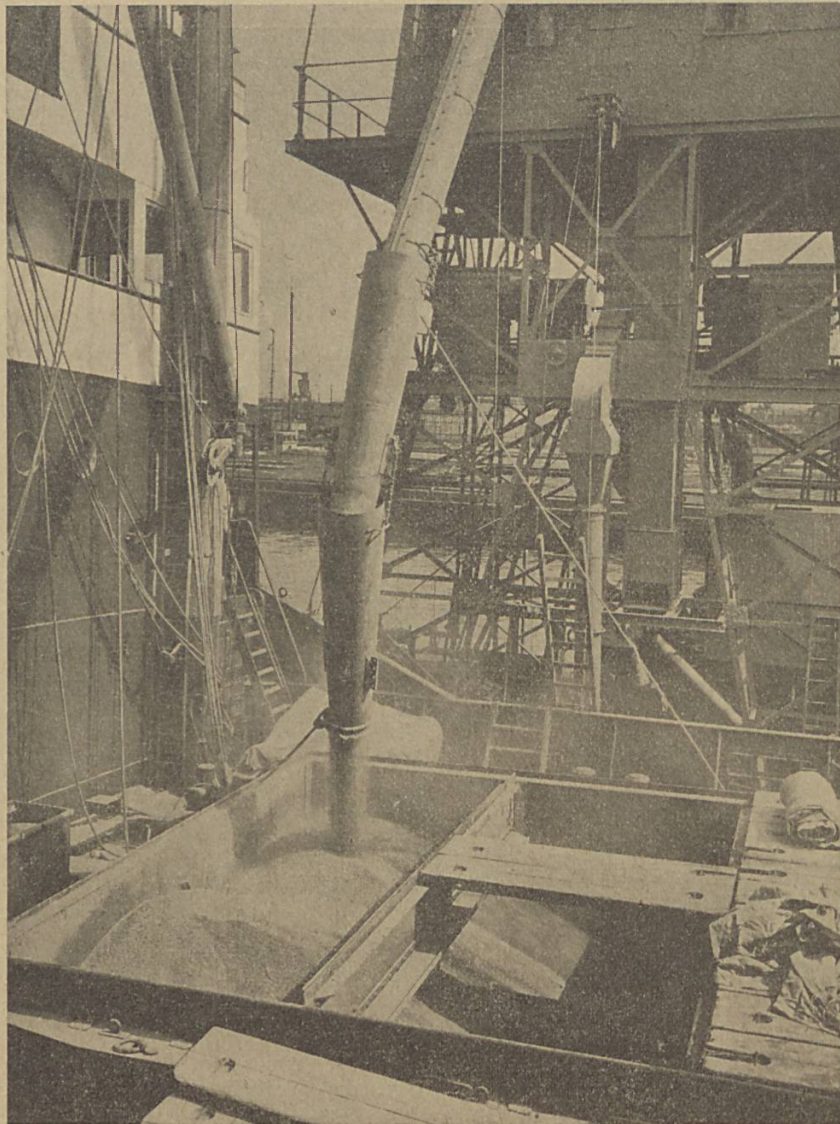
die auf Wunsch des Bestellers innerhalb von 2 Stunden in den Heber eingebaut werden kann. Die Anlage lüftet, entstaubt und reinigt das Getreide auf breiten Sieben, die unterhalb der Wagen eingebaut sind, bevor es dem Ueberhebeelevator zur Beförderung in das zu beladende Fahrzeug zufließt.

Der Getreideheber 3 kam Anfang Mai 1928 zur Ablieferung und verstärkte, nachdem anfängliche Störungen bei den elektrischen Anlagen überwunden waren, die Leistungsfähigkeit der Elevatorenverwaltung in dem Maße, daß 1928 73 788 to und 1929 sogar 192 374 to Getreide umgeschlagen wurden. Mit dem Jahre 1929 begann ein bis dahin jahrzehntelang nicht gekannter Aufschwung im Getreideverkehr des Stettiner Hafens, so daß schon 1 Jahr nach Inbetriebnahme des Getreidehebers 3 die unabwiesbare Forderung auf Bereitstellung eines weiteren Gerätes an die Elevatorenverwaltung der



Industrie- und Handelskammer herantrat. Es wurden die verschiedensten Angebote auf Lieferung pneumatischer und mechanischer Getreideheber von den bekanntesten deutschen Firmen eingeholt und nach längeren Verhandlungen, in denen die Frage Becherwerk oder Pneumatik eine große Rolle spielte, wurde am 14. 9. 1929 der Miag-Mühlenbau und Industrie-A. G. Braunschweig der Auftrag auf den Bau eines schwimmenden mechanischen Getreidehebers mit einer Stun-

Auch bei diesem Heber wählte man den elektrischen Antrieb der einzelnen Förderwerke und als kraftherzeugende Maschine eine Wolf-Heißdampf-Lokomotive von 50 PSe. Die Verwiegung erfolgt durch 4 automatische Wagen mit einem Fassungsvermögen von je 125 kg Schwer- und 75 kg Leichtgetreide. Ebenso wie die Heber 1 und 3 wurde der Heber 4 entsprechend seinen 4 Wagen mit der gleichen Anzahl von Absackeinrichtungen versehen. Außerdem ist die gleiche



Getreideablauf aus dem Teleskoprohr des Hebers 5.

Aufn.: Kasper.

denleistung von 90 to Schwer- oder 65 to Leichtgetreide erteilt. Für die Wahl eines Becherwerks waren einerseits die schon anlässlich des Baues der ersten drei Heber angeführten Gesichtspunkte maßgeblich, andererseits war man sich jedoch darüber klar, daß das zukünftige Gerät eine wesentlich höhere Stundenleistung haben müßte als die anderen Heber. Da die Verwendbarkeit von mechanischen Schiffselevatoren ungefähr bei der Grenze von 90—100 to liegt, weil sonst die Wirtschaftlichkeit infolge von Schwierigkeiten in der Zutrimmung des Getreides im allgemeinen nicht mehr gewährleistet ist, entschloß man sich zu den genannten Abmessungen.

Reinigungsanlage vorhanden wie auf Heber 3 und kann in kürzester Zeit — etwa 2 Stunden — eingebaut werden. Die Inbetriebnahme des für ein Becherwerk sehr leistungsfähigen Getreidehebers 4 am 25. April 1930 kam gerade noch rechtzeitig, um das Gerät erfolgreich bei der Bewältigung des etwa 1 Mill. to betragenden Gesamtgetreideumschlages des Stettiner Hafens im Jahre 1930 einzusetzen. Monatslang wurde die Leistungsfähigkeit aller vier Heber fast bis aufs äußerste ausgenutzt, so daß ein Umschlagsrekord erzielt wurde, der bis heute noch nicht gebrochen ist. 276 799 to wurden 1930 durch die 4 schwimmenden Heber der Eleva-



torenverwaltung umgeschlagen. Die Leistungsstatistik setzt sich wie folgt fort:

1930	276 799 to
1931	106 296 „
1932	130 596 „
1933	241 312 „
1934	224 119 „

Nach einem ziemlich starken Umschlagsrückgang im Jahre 1931 ist also der Getreideverkehr ständig gewachsen, wenn auch die Umschlagsziffern von 1934 gegenüber dem Vorjahre um ein Weniges zurückgeblieben sind. Mit der steigenden absoluten Leistung erhöhte sich auch die arbeitsstündliche Durchschnittsleistung und zwar lag sie nicht nur bei den modernen Geräten höher als bei den Vorkriegshebern, sondern auch letztere konnten ihre tatsächliche Leistung beträchtlich verbessern. Das ist einerseits die Folge einer zweckmäßigen und zielsicheren Verwaltung und Bewirtschaftung der Heber, — so wurde die Besatzung von 2 auf 4 Mann einschl. Wieger vermehrt und damit die Abwicklung der Arbeitsvorgänge erheblich beschleunigt, — andererseits ist diese Entwicklung der Tatsache zu verdanken, daß seit 1929 in der Regel größere Partien über Stettin zur Verladung kommen, sodaß der unwirtschaftliche Leerlauf des Elevatorenbetriebes infolge Verminderung der Verholzeiten sowie infolge längerer pausenloser Entlöschung größerer Schiffsgefäße und Durcharbeitens bei anschließenden Verladungen eingeschränkt wird.

Da ferner die Ansprüche an Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit der Getreideumschlagsgeräte von den Abladern und Befrachtern, aber auch von der Verkehrswirtschaft selbst ständig angespannt wurden, entschloß sich die Elevatorenverwaltung im Herbst 1934 zum Ankauf eines pneumatischen Hochleistungsgerätes, das der Norddeutsche Lloyd, Bremen, ursprünglich von der Miag in Braunschweig zur Entlöschung seiner Schnelldampfer in Bremerhaven hatte bauen lassen und infolge Rückganges der Getreideankünfte dort nicht mehr verwenden konnte. Nach Vornahme der für die Stettiner Umschlagsverhältnisse erforderlichen Umbauten, die im einzelnen in Nr. 12 des Ostseehandels vom 9. 7. 1935 S. 9 ff. geschildert worden sind, wurde der Getreideheber 5 im Mai 1935 in Betrieb genommen und hat die in seine Leistungsfähigkeit gesetzten Erwartungen voll erfüllt. Der Getreide-



1891

## Drucksachen

die wirklich gute Werbewirkung haben, die Ihnen durch tadellosen Druck, durch modernen Satz und schöne Schriften Freude machen, die auf Ihre Geschäftsfreunde großen Eindruck machen, fertigen wir Ihnen in Buch- und Steindruck schnell und preiswert an.

**Briefbogen • Prospekte  
Kataloge • Rechnungen  
Zeitungen • Zeitschriften**

Buchdruckerei • Steindruckerei • Buchbinderei  
**FISCHER & SCHMIDT • STETTIN**  
Große Wollweberstraße 13 • Fernsprech-Anschluß Nr. 216 66

heber besitzt 4 Saugrohre und hat eine Stundenleistung von etwa 200 to Schwergetreide oder 125 to Leichtgetreide bei Förderung aus vollen Räumen. Der Antrieb erfolgt durch eine zweifache Expansionsmaschine mit Kondensationsanlage, die eine Leistung von 300 PSe erzielt und den Betriebsdampf aus einem Schiffsdampfkessel erhält. Die Verwiegung des Fördergutes erfolgt durch zwei automatische Wagen mit einem Fassungsvermögen von je 1000 kg Schwer- und 750 kg Leichtgetreide. Die 4 Saugleitungen des Hebers werden durch 4 elektrische Winden von einem in 25 m Höhe angebrachten Beobachtungsstand aus gehoben und gesenkt. Diese bislang wenig vorhandene Einrichtung beschleunigt den Ar-

## Gas-Feuerstätten

für Härteglühöfen, Schmelzöfen, Tauchlötöfen, Lackieröfen, Hochtemperaturöfen, Schmiedefeuer, Lötereien, Druckereien, Glasbläsereien, Duraluminbäder, Plättanstalten, Hotels, Gastwirtschaften, Bäckereien, Fleischereien und andere mehr.

## Rationelle Wirtschaft durch Gas!

Kennen Sie unseren außerordentlich günstigen Gewerbetarif? Wir beraten Sie kostenlos und dienen Ihnen jederzeit ganz unverbindlich für Sie mit ausführlichen Voranschlägen.

## Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

Stettin, Kleine Domstraße 20, Telefon 319 09; Große Wollweberstraße 60/61, Telefon 307 88; Jasenitzer Straße 3, Telefon 207 97; 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



beitsgang. Die Bedienung der elektrischen Winden von dem hochliegenden Beobachtungsstand aus ermöglicht die Uebersicht über alle Schiffsräume, aus denen mit den Rohrleitungen gelöscht wird und gewährleistet sofortige Gegenmaßnahmen bei Störungen.

Der Getreideheber 5 ist in gleicher Weise zur Entlöschung und Beladung von See- und Flußschiffen geeignet. Kommt die Beladung von Seeschiffen über 7 m Bordhöhe in Betracht, wird das geförderte Getreide, wenn es die Wagen verlassen hat, durch einen Ueberhebeelevator wieder auf eine Höhe von etwa 21 m über dem Wasserspiegel gebracht, von wo es durch das obere Teleskoprohr in die Laderäume geleitet wird. Bei kleineren See- oder bei Flußschiffen ist dagegen eine besondere Förderung zu größerer Höhe nicht nötig, da das Getreide unterhalb der Wagen in natürlichem Fall durch das untere Teleskoprohr in den Schiffsraum ablaufen kann. Beide Ablaufrohre sind nach allen Seiten schwenkbar aufgehängt und ausziehbar.

Der Heber kann auch zur Entleerung von Lagerschuppen verwandt werden, wobei recht gute Ergebnisse erzielt werden. Beispielsweise wurde bei einer Umschlagsarbeit aus einem Schuppen mit zwei Saugleitungen eine stündliche Förderleistung von über 60 to erreicht. Mit nur zwei von vier Saugleitungen wurde deshalb umgeschlagen, weil das Rohrmaterial der beiden übrigen Leitungen infolge zu großer Entfernungen im Schuppen zu Verlängerungszwecken benutzt werden mußte. Nachdem die Elevatorenverwaltung ihr Rohrmaterial vermehrt hat, ist sie nunmehr in der Lage, bis 80 m tiefe Schuppen mit 2 Saugrohrleitungen zu bearbeiten, wobei die zahlreich vorhandenen biegsamen Rohre die Führung der Leitungen um Hindernisse herum in alle Ecken und Winkel der Räume gestatten und die angekuppelten Restsaugdüsen für eine besenreine Entleerung sorgen

(s. Bild 2). Hervorgehoben sei noch, daß der Heber eine Anlage besitzt, die den durch die Staubschleuse dem Getreide entzogenen Staub gesondert abzufangen gestattet, so daß eine restlose Entstaubung des Getreides auf Wunsch der Besteller herbeigeführt werden kann. Schließlich ist noch die Ausrüstung der Teleskopablaufrohre mit neuarigen tütenförmigen Verlängerungsrohren bemerkenswert, die in beliebiger Zahl angehängt werden und das Getreide in gebundenem Strahl mühelos an jede Stelle des Laderaumes leiten, sodaß ein Verstreuen des Getreides vermieden wird (s. Bild 3).

Im Laufe der 25 Jahre ihres Bestehens hat die Elevatorenverwaltung, die sich übrigens seit dem 1. Mai 1930 verwaltungstechnisch und räumlich von dem Wiegeamt getrennt hat und nunmehr über einen eigenen Verwaltungsapparat innerhalb der Kammerorganisation verfügt, ihren Betrieb und ihre Geräte den jeweiligen Anforderungen und Wünschen angepaßt. Nicht nur Getreide aller Art, selbst eosinierte Ware ist umgeschlagen oder gereinigt und entstaubt worden, sondern auch Saaten- und Hülsenfrüchte wie z. B. Leinsaat, Sonnenblumenkerne und Erbsen und schließlich sogar Graupen und Reis haben zum Fördergut der Heber gehört. Ständig sind die Verwendungsmöglichkeiten der Heber vermehrt worden und die Umschlagsziffern gestiegen. Jedoch konnte in den letzten Jahren eine völlige Ausnutzung der Leistungsfähigkeit, wie sie 1930 vorlag, noch nicht wieder erreicht werden. Heute würde die Elevatorenverwaltung selbst die Anforderungen, die 1930 an sie gestellt wurden, infolge der Indienstellung des Hebers 5 befriedigen, ohne die Anspannung aller Kräfte erforderlich zu machen. Es ist im Sinne der Fortentwicklung des für den Stettiner Hafenverkehr außerordentlich wichtigen Elevatorenbetriebes zu hoffen, daß der Verwaltung in Zukunft recht häufig Gelegenheit gegeben wird, ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen.

## Wann kann ein Unternehmer, der zugleich Handel und Industrie betreibt, die ermäßigte Großhandelsumsatzsteuer in Anspruch nehmen?

Von Oberregierungsrat a. D. Franz Reiber, München.

In den Kreisen von Handel und Industrie bestehen noch immer große Unklarheiten darüber, wann ein steuerbegünstigter Großhandel im Sinne des neuen Umsatzsteuergesetzes vorliegt und inwieweit die für den Großhandel vorgesehene Steuervergünstigung auch denjenigen Unternehmern zugute kommt, die sowohl Großhandel als auch Industrie betreiben. Der Begriff Großhandel ist im § 11 der Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz festgelegt. Darnach ist eine Lieferung im Großhandel gegeben, wenn ein Unternehmer einen Gegenstand an einen anderen Unternehmer zur Verwendung in dessen Unternehmen liefert. Der Abnehmer kann den gelieferten Gegenstand zur gewerblichen Weiterveräußerung in derselben Beschaffenheit oder nach vorheriger Be- oder Verarbeitung oder auch zur Herstellung anderer Gegenstände oder zur Bewirkung gewerblicher oder beruflicher Leistungen verwenden. Hiernach bilden grundsätzlich Umsätze an gewerbliche oder landwirtschaftliche Betriebe zu Betriebszwecken, an freie Berufe zu Berufszwecken, an Hausbesitzer zu Vermietungszwecken Umsätze im Groß-

handel. Gleichgültig ist auch, ob der Veräußerer die gelieferten Gegenstände anderweit erworben oder selbst hergestellt hat. Maßgebend für den Begriff des Großhandels ist vielmehr ausschließlich, ob der Belieferte als Unternehmer oder als Privater erwirbt. Sofern der Erwerber den Gegenstand nicht zu privaten Zwecken erwirbt, ist die Lieferung stets Lieferung im Großhandel. Ohne Rücksicht auf den Erwerbzweck gelten Lieferungen an Reich, Länder, Gemeinden und sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts wie Deutsche Arbeitsfront, Arbeitsdienst stets als Lieferungen im Großhandel. Durch vorstehende Ausführungen ist auch bereits festgestellt, daß die Industrieumsätze grundsätzlich zu den Großhandelsumsätzen zählen. Sonach sind Lieferungen des Fabrikanten an einen Weiterveräußerer oder Unternehmer, Lieferungen einer Brauerei an einen Wirt, Herstellung von Bauten durch einen Bauunternehmer für gewerbliche Zwecke stets Lieferungen im Großhandel.



Scharf zu unterscheiden von diesem Begriff des Großhandels ist der Begriff des steuerbegünstigten Großhandels, für den das Gesetz eine Ermäßigung der Umsatzsteuer auf  $\frac{1}{2}$  vom Hundert der Umsatzsumme vorsieht (§ 7 Abs. 3 USTG.). Steuerbegünstigter Umsatz liegt nämlich nur dann vor, wenn der Unternehmer die umgesetzten Gegenstände anderweit bezogen und sie grundsätzlich ohne Be- oder Verarbeitung weitergeliefert hat. Sonach fallen unter den steuerbegünstigten Großhandel in erster Linie die Lieferungen in den reinen Handelsbetrieben, in denen jeweils ohne Be- oder Verarbeitung der anderweit bezogenen Waren der Großhandel an den Kleinhandel und dieser an den Abnehmer zu Betriebs- oder Berufszwecken liefert, ferner in Betrieben, die sowohl Fabrikation als auch Handel betreiben, die Lieferungen von Waren zum Weiterverkauf, soweit die Gegenstände von einem anderen Unternehmer erworben und im Betrieb des Fabrikanten selbst nicht bearbeitet worden sind. Wann eine Bearbeitung vorliegt, ist im Gesetz im einzelnen nicht bestimmt. Das Gesetz stellt nur den Grundsatz auf, daß durch die Behandlung des Gegenstandes seine Wesensart gewahrt bleiben muß, kein neues Verkehrsgut, kein Gegenstand anderer Marktgängigkeit geschaffen wird. Im übrigen hat die Wirtschaftsgruppe Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel nach Besprechungen im Reichsfinanzministerium eine Zusammenstellung der im Großhandel zugelassenen Be- und Verarbeitung vorgenommen, die die Inanspruchnahme der Steuervergünstigung für den Großhandel nicht ausschließt. Danach kommt es bei der Prüfung der Unschädlichkeit einer an der Ware vorgenommenen Behandlung nicht so sehr auf die technisch-physikalische Seite der Bearbeitungsvorgänge, als vielmehr auf die kaufmännische Bedeutung der Behandlungsvorgänge an, also darauf, ob der Käufer vor oder nach der Behandlung ein verschiedenes Verkehrsgut als gegeben ansieht. Umpackungen, wie die Herstellung von besonderen Packungen für den Einzelhandel oder Umfüllungen wie die Umfüllung von Wein, Bier in Flaschen, schließen dabei die Steuervergünstigung nicht aus, wenn auch hierdurch die Wesensart, die Marktgängigkeit geändert wird.

Voraussetzung für die Gewährung der Steuervergünstigung ist jedoch, daß im letztvergangenen Kalenderjahr die Lieferungen außerhalb des Großhandels nicht mehr als 75 v. H. des Gesamtumsatzes betragen haben. Hierbei zählen bei der Berechnung der Grenze von 75 v. H. nicht nur die steuerbegünstigten, sondern alle Lieferungen im Großhandel im eingangs aufgeführten Sinne, also auch diejenigen mit, bei denen eine Be- oder Verarbeitung stattgefunden hat. Deshalb

kann ein Fabrikant, der im Kalenderjahr 1934 nachweislich Waren außerhalb des Großhandels nicht oder nur in bestimmtem Umfange (nicht mehr als 75% des Gesamtumsatzes) umgesetzt hat, bei der Lieferung der von ihm anderweit erworbenen und nicht bearbeiteten Gegenstände im Großhandel den ermäßigten Steuersatz beanspruchen. Der Nachweis, daß im Kalenderjahr 1934 die Lieferungen außerhalb des Großhandels nicht mehr als 75 v. H. des Gesamtumsatzes betragen haben, wird in manchen Fällen, besonders wenn ein Unternehmer im Jahre 1934 in seinen Büchern noch nicht zwischen Lieferungen im Großhandel oder außerhalb des Großhandels unterschieden hat, nicht immer leicht sein. Für diese Fälle besteht nach einem Erlaß des Reichsfinanzministers vom 7. 12. 34 kein Bedenken, daß die Steuervergünstigung in Anspruch genommen wird, wenn die Annahme gerechtfertigt erscheint, daß der Unternehmer nach der Art seines Unternehmens die Voraussetzungen (höchstens 75 v. H. der Umsätze des vergangenen Kalenderjahrs außerhalb des Großhandels) erfüllt.

Diese Uebergangsregelung gilt aber nur für das Jahr 1935. Für 1936 ist daher Voraussetzung, daß der Unternehmer die Umsätze des Jahres 1935 nach Großhandelsumsätzen und Umsätzen außerhalb des Großhandels aufteilt. Es empfiehlt sich daher, daß alle Unternehmer, die im Jahre 1936 steuerbegünstigte Umsätze geltend machen wollen, für das Jahr 1935 in ihren Büchern zwischen Großhandelsumsätzen und Umsätzen außerhalb des Großhandels unterscheiden.

## Willy Nass

Ausführung und Reparaturen  
elektrischer Anlagen aller Art

Installation, Radiomaterial  
Beleuchtungskörper  
Mechanische Werkstatt



STETTIN

Große Lastadie 32/33 — Fernruf 3994

Hagen & Co.

Gegr. 1853

Sämtliche Oele □ Maschinen-Bedarf

Asbest □ Gummi

21673

Bollwerk 3



## Rußlands Außenhandel im ersten Halbjahr 1935.

*Anhaltender Rückgang des Außenhandelsvolumens. — Fortgesetzte Abnahme der Ausfuhr bei leichter Zunahme der Einfuhr. — Die Handelsbilanz mit 37,2 Mill. Rubel aktiv. — Die wichtigsten Ausfuhr- und Einfuhrwaren. — England größter Lieferant, Deutschland bester Abnehmer der Sowjetunion.*

Der dieser Tage erschienene statistische Ausweis der Hauptzollverwaltung der Sowjetunion gestattet nunmehr ein ungefähres Bild der Veränderungen zu entwerfen, die im Warenaustausch Sowjetrußlands mit dem Auslande im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren eingetreten sind. Für das erste Halbjahr 1935 ergibt dieser Vergleich mit den Außenhandelsdaten für die ersten Halbjahre 1934 und 1933 folgendes Bild (in Mill. Rbl.):

	1. Halbjahr 1935	1. Halbjahr 1934	1. Halbjahr 1933
Ausfuhr	149,2	180,8	213,5
Einfuhr	112,1	110,6	185,9
Gesamtbetrag	261,3	291,4	399,4
Handelsbilanz	37,1	+ 70,2	+ 27,6

Wie aus dieser Zusammenstellung zu ersehen ist, hat der Rückgang des Außenhandelsvolumens, in dessen Zeichen die Jahre 1932 bis 1934 standen, auch in der ersten Hälfte des laufenden Jahres angehalten, obwohl sein Tempo sich zusehends verringert hat. Der Rückgang des Gesamtbetrages des sowjetrussischen Außenhandels erreichte im Berichtshalbjahr gegenüber dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres 30,1 Mill. Rbl. oder 10,3%. Gegenüber dem ersten Halbjahr 1933 ergibt sich hingegen ein Rückgang von nicht weniger als 138,1 Mill. Rbl. oder 34,7%. Der größte Teil dieses Rückganges entfällt auf die Sowjetausfuhr, die gegenüber dem ersten Halbjahr 1934 eine Abnahme um 31,6 Mill. Rbl. oder 17,4%, gegenüber dem ersten Halbjahr 1933 aber eine solche um 64,3 Mill. Rbl. oder 30,2% aufweist. Demgegenüber zeigt die Sowjeteinfuhr seit mehreren Jahren zum ersten Mal eine, wenn auch sehr unbedeutende Steigerung; sie nahm im Vergleich zum ersten Halbjahr 1934 um 1,5 Mill. Rbl., d. h. um 1,3% zu. Gegenüber dem ersten Halbjahr 1933 weist sie allerdings einen Rückgang um 73,8 Mill. Rbl. bzw. 39,7% auf, was ausschließlich durch die betonte Einfuhrdrosselungspolitik der sowjetrussischen Außenhandelsstellen erklärt werden muß, die sich bemühten, auf diesem Wege die zur Abdeckung der Auslandsverpflichtungen notwendige Aktivität der Handelsbilanz zu erreichen. Letztere schließt im ersten Halbjahr 1935 mit einem Aktivsaldo von 37,1 Mill. Rbl. ab, während im ersten Halbjahr 1934 bzw. 1933 der Aktivsaldo 70,2 bzw. 27,6 Mill. Rbl. betrug.

Was die Ausfuhr der wichtigsten Waren anbetrifft, so stand diesmal die im ersten Halbjahr 1934 noch an zweiter Stelle rangierende Holz ausfuhr wertmäßig an erster Stelle, obwohl sie im Vergleich zum Vorjahre eine empfind-

liche Abnahme aufwies, indem sie von 2 139 092 to im Werte von 29,02 Mill. Rbl. im ersten Halbjahr 1934 auf 1 988 918 to im Werte von 25,29 Mill. Rbl. zurückging; mengenmäßig beträgt dieser Rückgang 150 174 to oder 7,1 Proz., wertmäßig aber 3,73 Mill. Rbl. oder 12,9 Proz. An zweiter Stelle stand in der sowjetrussischen Ausfuhr der Erdöl export, dessen Entwicklung durch die andauernde sowohl mengenmäßige als auch wertmäßige Abnahme gekennzeichnet ist. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 1935 1 633 758 to Erdölprodukte im Werte von 19,98 Mill. Rbl. ausgeführt gegenüber 2 136 050 to im Werte von 31,11 Mill. Rbl. im ersten Halbjahr 1934; der mengenmäßige Rückgang stellte sich somit auf 502 291 to oder 23,6 Proz., während der wertmäßige 11,13 Mill. Rbl. oder 35,8 Proz. betrug. Zurückgegangen ist auch die Rauchwarenausfuhr, die sich im ersten Halbjahr 1935 auf 13,57 Mill. Rbl. stellte, gegenüber 16,35 Mill. Rbl. im ersten Halbjahr 1934, im übrigen aber ihren bisherigen dritten Platz in der sowjetrussischen Ausfuhrliste beibehielt. Ihr folgen (in Klammern die Daten für das erste Halbjahr 1934) Flachs und Flachsgarn mit 12,04 Mill. Rbl. (12,03 Mill. Rbl.), Baumwollstoffe mit 7,95 Mill. Rbl. (9,47 Mill. Rbl.), div. Oelkuchen mit 5,81 Mill. Rbl. (5,58 Mill. Rbl.), Steinkohle, Anthrazit und Koks mit 4,04 Mill. Rbl. (4,18 Mill. Rbl.), Molkereibutter mit 3,80 Mill. Rbl. (3,23 Mill. Rbl.), Zucker mit 3,23 Mill. Rbl. (2,39 Mill. Rbl.), Saaten mit 2,94 Mill. Rbl. (1,12 Mill. Rbl.), div. Metallerze mit 2,63 Mill. Rbl. (0,71 Mill. Rbl.), div. Getreide mit 2,47 Mill. Rbl. (10,69 Mill. Rbl.), Roheisen mit 2,1 Mill. Rbl. (0,38 Mill. Rbl.), Manganerze mit 2,07 Mill. Rbl. (2,56 Mill. Rbl.), usw.

In der Sowjeteinfuhr standen im Berichtshalbjahr nach wie vor Werksausrüstungen, Halbfabrikate und Rohstoffe für die Sowjetindustrie an erster Stelle. Den größten Einfuhrposten bildete dabei die Einfuhr von Nichteisenmetallen, die sich auf 11,45 Mill. Rbl. gegenüber 12,18 Mill. Rbl. im ersten Halbjahr 1934 stellte. Ihr folgten die Baumwolle und Baumwollabfälle mit 9,69 Mill. Rbl. (1934 — 3,83 Mill. Rbl.), Kautschuk mit 7,54 Mill. Rbl. (5,83 Mill. Rbl.), Schafwolle mit 5,63 Mill. Rbl. (4,35 Mill. Rbl.) und verschiedene Maschinen, sowie Stahl- und Eisenhalbfabrikate. Die beiden letztgenannten, für die Sowjeteinfuhr besonders wichtigen Warengruppen wurden im diesjährigen Außenhandelsausweis zum ersten Mal in einer detaillierten Spezifizierung angeführt, die einen genauen Vergleich mit dem Vorjahre erschwert. Sie umfassen insbesondere Metallbearbeitungsmaschinen (6,54 Mill. Rbl.), Verbrennungskraftmaschinen (4,27 Mill. Rbl.), Eisenblech (4,06 Mill. Rbl.), Metallrohre (3,79 Mill. Rbl.), Profileisen (2,93 Mill. Rbl.), Ferrorlegierungen (2,56 Mill. Rbl.) und Räder bzw. Radsätze (2,51 Mill. Rbl.). Von den anderen wichtigen Einfuhrposten müssen noch Schiffe mit 4,75 Mill. Rbl. (gegen 1,39 Mill. Rbl. im I. Halbjahr 1934), Rauchwaren mit 3,97 Mill. Rbl. (3,24 Mill. Rbl.), Rohleder mit 3,73 Mill. Rbl. (2,68 Mill. Rbl.), Tee mit 3,39 Mill. Rbl. (3,34 Mill. Rbl.) und Fische mit 2,14 Mill. Rbl. (1,77 Mill. Rbl.) erwähnt werden. Im Gegensatz zu der Maschineneinfuhr, die im allgemeinen ziemlich stark zurückgegangen

**C. KOEHN**  
 Stettin-Bollwerk 10 (Baumhof)  
 Ruf 30291-92-Tel.-Adr. Schleppkoehn  
 Gegr. 1873

TONI

See- und  
 Hafenschlepper  
 Bergungsdampfer



ist, weisen alle diese Posten eine z. T. recht beachtenswerte Steigerung auf.

Ueber die Verteilung der russischen Aus- und Einfuhr auf die wichtigsten Abnehmer — bezw. Lieferländer — gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluß (in Mill. Rbl.):

	Ausfuhr		Einfuhr		Gesamtumsatz	
	1. Halbjahr 1935	1934	1. Halbjahr 1935	1934	1. Halbjahr 1935	1934
England	27,09	33,60	21,81	21,50	48,90	55,10
Deutschland	35,37	33,10	8,09	16,20	43,46	49,30
U.S.A.	10,53	6,50	14,14	8,80	24,67	15,30
Iran	8,68	5,70	14,60	8,00	22,28	13,70
Frankreich	8,05	11,50	8,17	5,40	16,22	16,90
Holland	4,11	9,80	9,54	7,00	13,65	16,80
Belgien	5,01	8,50	4,07	3,80	9,08	12,30
Mongolei	5,41	16,90	2,92	6,20	8,33	23,10
Italien	4,82	9,70	2,98	6,70	7,80	16,40

Demnach stand im ersten Halbjahr 1935 England im Gesamtumsatz des Sowjetaußenhandels sowie in der Sowjeteinfuhr an erster Stelle, nachdem in den ersten vier Monaten d. J. die erste Stelle im Gesamtumsatz noch von Deutschland eingenommen wurde. Diese Verdrängung Deutschlands auf den zweiten Platz hängt hauptsächlich mit dem starken Rückgang der Sowjeteinfuhr aus Deutsch-

land zusammen, die im ersten Halbjahr 1935 von 16,2 Mill. Rbl. auf 8,09 Mill. Rbl., d. h. um 50 Proz. zurückgegangen ist. In der gleichen Zeit ist allerdings die Sowjetausfuhr nach Deutschland von 33,1 auf 35,37 Mill. Rbl., d. h. um 2,27 Mill. Rbl. gestiegen, so daß Deutschland nach wie vor den ersten Platz unter den Abnehmern sowjetrussischer Waren beibehalten konnte, allerdings auf Kosten einer starken Passivität der deutsch-russischen Handelsbilanz, die im ersten Halbjahr 1935 27,28 Mill. Rbl. gegen 16,9 Mill. Rbl. in der gleichen Zeit des Vorjahres betrug.

Im Verkehr mit England hat die Sowjetunion im ersten Halbjahr 1935 das vorjährige Niveau der Einfuhr beibehalten, während die Ausfuhr nach England um 5,51 Mill. Rbl. gegenüber dem ersten Halbjahr 1934 zurückgegangen ist. Eine auffallende Belebung ist hingegen in dem in den Vorjahren stark zusammengeschrumpften Handel der Sowjetunion mit den U. S. A. und mit Iran zu verzeichnen; im Verkehr mit diesen beiden Ländern ist der Außenhandelsumsatz von 15,3 bzw. 13,7 Mill. Rbl. auf 24,67 Mill. Rbl. bzw. 22,28 Mill. Rbl., d. j. um 63 Proz. gestiegen, so daß diese Staaten den dritten bzw. vierten Platz unter den Außenhandelskunden der Sowjetunion einnehmen konnten. Der Handelsverkehr der Sowjetunion mit den übrigen Ländern zeigte in der Berichtszeit im allgemeinen eine rückläufige Tendenz; die Ausnahme bildet Frankreich, das eine Steigerung der Sowjeteinfuhr um 2,77 Mill. Rbl. bzw. um 50 Proz. aufweist.

## Einzelhandel

### Schaufenstereinrichtungen als kurzlebige Wirtschaftsgüter.

Nach § 6 des Einkommensteuergesetzes können die Aufwendungen für kurzlebige Wirtschaftsgüter im Jahre ihrer Anschaffung oder Herstellung vom gewerblichen Einkommen des Steuerpflichtigen in voller Höhe abgesetzt werden. In der vom Reichsminister der Finanzen vorgenommenen Zusammenstellung solcher kurzlebigen Wirtschaftsgüter werden u. a. Schaufensterdekorationen und Schaufenstereinrichtungen mit aufgezählt. Hieraus haben sich in der Praxis Zweifel ergeben; vor allem erschien zweifelhaft, ob Schaufensterdekorationen und Schaufenstereinrichtungen nur dann als kurzlebige Wirtschaftsgüter angesehen werden können, wenn es sich um bewegliche, nicht mit dem Gebäude festverbundene Gegenstände handelt, die dem Aufbau der Schaufensterdekorationen dienen. Zweifelhaft war vor allem, ob beispielsweise die Parkettböden, die Seiten- und Rückwände der Schaufenster, die Schaufensterscheiben selbst und die Markisenanlagen als kurzlebige Wirtschaftsgüter zu betrachten sind und Aufwendungen dafür im Steuerabschnitt ihrer Anschaffung in voller Höhe abgesetzt werden können. Die Wirtschaftsgruppe Einzelhandel hat deshalb auf unsere Veranlassung den Herrn Reichsminister der Finanzen um Stellungnahme hierzu gebeten. Letzterer hat unter dem 16. 7. 35 — S 1430 B — 121 III — sich folgendermaßen geäußert: „Da in der Liste A sowohl Schaufensterdekorationen als auch Schaufenstereinrichtungen als kurzlebige Wirtschaftsgüter aufgeführt sind, kann für die dazugehörigen Gegenstände von der erhöhten Abschreibung nach § 6 Ziffer 1 Satz 4 des Einkommensteuergesetzes Gebrauch gemacht werden, ohne daß im Einzelfall genau entschieden werden muß, unter welchen der beiden Sammelbegriffe der einzelne Ge-

genstand fällt. Sind Einzelteile einer Schaufenstereinrichtung (z. B. Parkettböden, Seiten- und Rückwände des Schaufensters) mit dem Haus fest verbunden, so gehen sie dadurch der erhöhten Abschreibungsmöglichkeit nicht verlustig. Das gilt auch für Markisenanlagen, die in der Liste A besonders aufgeführt sind.

Zum Schluß weise ich noch darauf hin, daß in der Liste B unter der Gewerbegruppe XX „Handelsgewerbe“ weitere Ausstattungsgegenstände besonders aufgeführt sind.“

### Entfernung unzulässiger Außenreklame.

Am 1. Juli 1935 ist nach der 12. Bekanntmachung des Werberats die Frist abgelaufen, innerhalb der diejenigen Außenanschlätze zu entfernen sind, die mit den Bestimmungen der 9. Bekanntmachung nicht übereinstimmen. Der Werberat hat daher nochmals alle Werbungstreibenden aufgefordert, sämtliche Außenanschlätze auf ihre Zulässigkeit hin zu überprüfen und für die Entfernung des unzulässigen Außenanschlages zu sorgen.

Der Werberat wird sich zunächst durch Stichproben davon überzeugen, inwieweit noch unzulässiger Außenanschlag vorhanden ist, und gegen säumige Firmen einschreiten. Gegebenenfalls wird er die zuständigen Behörden bitten, nicht rechtzeitig entfernten Außenanschlag auf Kosten der Werbungstreibenden zu entfernen. Darüber hinaus behält sich der Werberat vor, nach und nach den Anschlag im ganzen Reich überprüfen zu lassen; bei groben Verstößen gegen die Bestimmungen der 9. Bekanntmachung will der Werberat von dem Recht, dem Werbungstreibenden die Erlaubnis zur Wirtschaftswerbung durch Außenanschlag zu entziehen, nachdrücklich Gebrauch zu machen.

### Verkauf von Resten.

Durch die Anordnung des Herrn Reichswirtschaftsministers vom 4. 7. 1935 ist die Durchführung von Sonderveranstal-



tungen, zu denen auch die Veranstaltung von Restetagen zählt, geregelt worden. Die Fachgruppe Textilien der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel gibt zu der Regelung des Verkaufs von Resten folgende Information:

„In § 4 der Anordnung des Herrn Reichswirtschaftsministers vom 4. Juli d. J. über die Vornahme von Sonderveranstaltungen sind bekanntlich die letzten 3 Tage der Saisonschluß- und Inventurverkäufe (Sommerschluß- und Winterschlußverkäufe) für die Veranstaltung besonderer Resteverkäufe in den zugelassenen Waren freigegeben worden. Als Reste dürfen in diesen besonderen Resteverkäufen nur solche aus früheren Verkäufen verbliebene Teile eines Ganzen verkauft werden, bei denen der verbliebene Rest für sich genommen nicht den vollen Verkaufswert mehr hat, den er im Zusammenhang mit dem Ganzen besessen hatte. Reste sind in der Textilbranche, soweit die Veranstaltung besonderer Resteverkäufe in den letzten 3 Tagen des Saisonschluß- oder Inventurverkaufs in Betracht kommt, daher die Abschnitte, die beim meterweisen Verkauf von Stoffen vom Stück übrig bleiben. Künstlich geschaffene „Reste“, die durch willkürliches Zerschneiden von Stoffstücken und -ballen besonders hergestellt werden, dürfen also im Rahmen der nach § 4 der Anordnung vom 4. Juli zulässigen besonderen Resteverkäufe nicht angeboten werden.

In der Vergangenheit war es allerdings vielfach üblich, derartige Abschnitte ebenfalls unter der Bezeichnung „Reste“ anzubieten und zu verkaufen. Diese Uebung, die sich als Mißbrauch darstellt, halten wir jetzt nicht mehr für zulässig. Zwar bezieht sich, wie bereits hervorgehoben worden ist, der § 4 der Anordnung des Reichswirtschaftsministers nur auf besondere Resteverkäufe, also auf Sonderveranstaltungen, die aus dem Rahmen des regulären Geschäftsverkehrs herausfallen. Er findet also keine unmittelbare Anwendung auf den Verkauf von Resten, die im laufenden Geschäftsgange angeboten und verkauft werden, ohne daß ein „besonderer“ Resteverkauf inszeniert wird. Wir sind jedoch der Meinung, daß für diesen durch § 4 der Anordnung an sich nicht verbotenen laufenden Verkauf von Resten keine anderen Rechtsbegriffe Geltung haben können, wie für die Vornahme besonderer Resteverkaufsveranstaltungen im Rahmen der Saisonschluß- oder Inventurverkäufe. Der Begriff des Restes muß vielmehr in beiden Fällen derselbe sein, d. h. nach der vom Gesetzgeber getroffenen Begriffsbestimmung dürfen als Reste nur solche Abschnitte angeboten werden, die beim regulären Verkauf vom Stück übrig geblieben sind. Diese Beschränkung rechtfertigt sich auch aus der Ueberlegung heraus, daß das Publikum mit dem Begriff des Restes zwangsläufig die Vorstellung verbindet, daß es sich dabei um eine, beim regulären Verkauf übrig gebliebene, nicht gangbare Metrage handelt, die aus diesem Grunde besonders billig abgestoßen wird. Künstlich geschaffene Abschnitte können dagegen regelmäßig so abgepaßt werden, daß sie für einen bestimmten normalen Verwendungszweck durchaus brauchbar sind. Wenn daher solche Abschnitte als „Reste“ bezeichnet werden, liegt hierin eine Irreführung der Verbraucher.

Es soll allerdings nicht verkannt werden, daß sich manchmal die Notwendigkeit ergibt, Stoffballen zu zerschneiden und abschnittsweise zum Verkauf anzubieten. Diese Kupons müssen dann aber als „Abschnitte“ oder unter einer ähnlichen Bezeichnung angeboten werden. „Reste“ dürfen sie im Hinblick auf die in § 4 der Anordnung vom 4. Juli getroffene

Begriffsbestimmung nicht mehr genannt werden. Auch „Fabrikreste“ gibt es künftig nur insoweit noch, als unkurante Metragen beim regulären Verkauf in der Fabrik abfallen. Da hiernach die Möglichkeit des Verkaufs von Resten im Einzelhandel sehr beschränkt ist, wird auch in aller Regel die von vielen Partiewarengeschäften geführte Bezeichnung „Resthaus“ o. dgl. künftig unzulässig und das Publikum irreführend anzusprechen sein, weil von diesen Unternehmungen gewöhnlich keine Reste, die bei ihnen oder ihren Vorlieferanten angefallen sind, sondern Abschnitte und Kupons verkauft werden, die größtenteils erst künstlich hergestellt worden sind.

## Osthilfe und landwirtschaftliche Entschuldung

### Neue Entschuldungsverfahren.

1. Boll, Friedrich, Beggerow, Drönnewitz, Kr. Demmin. Entschuldungsstelle: Landschaftliche Bank der Provinz Pommern, Stettin. Anmeldefrist bis zum 16. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
2. Beese, Fritz, Vargatz b. Gützkow. Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Berlin W. 35, Zweigniederlassung Stralsund. Anmeldefrist bis zum 12. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
3. Falk, Georg, Behnkendorf, Kr. Grimmen. Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Berlin W. 35, Zweigniederlassung Stralsund. Anmeldefrist bis zum 17. August 1935 bei dem Amtsgericht in Stralsund.
4. Hoth, Wilhelm, Rosenhagen, Kr. Anklam. Entschuldungsstelle: Landschaftliche Bank der Provinz Pommern, Stettin. Anmeldefrist bis zum 16. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
5. Hoock, Martha geb. Tanke, Pyritz, Regenower Weg 3. Entschuldungsstelle: Entschuldungsamt Stargard i. Pom. Anmeldefrist bis zum 10. September 1935 bei dem Amtsgericht in Stargard i. Pom.
6. Hemprich, Helmut, Loitz, Kr. Grimmen. Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Zweigstelle Stralsund. Anmeldefrist bis zum 18. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
7. Möller, Albrecht, Dorotheenhof, Kr. Demmin. Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Zweigstelle Stralsund. Anmeldefrist bis zum 20. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
8. Ruge, Werner, Ranzin, Wilhelmshöh, Oldenburg, Kr. Greifswald. Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Zweigstelle Stralsund. Anmeldefrist bis zum 24. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
9. Schwantes, Anna geb. Räth, Negast, Kr. Franzburg-Barth. Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Zweigstelle Stralsund. Anmeldefrist bis zum 17. September 1935 bei dem Amtsgericht in Stralsund.
10. Sepke, Reinhold, Krusemarkshagen, Kr. Demmin. Entschuldungsstelle: Entschuldungsamt Greifswald. Anmeldefrist bis zum 16. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.



11. Südmeyer, Wilhelm, Haddenhausen i. W., Demmin-Meyenkrebs.  
Entschuldungsstelle: Landschaftliche Bank der Provinz Pommern. Anmeldefrist bis zum 20. August 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
12. Strauß, Hermann, Loitz, Peenestr. 37.  
Entschuldungsstelle: Pomm. Landesgenossenschaftskasse e. G. m. b. H., Stettin. Anmeldefrist bis zum 18. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
13. Timm, Albert, Görmin, Kr. Grimmen.  
Entschuldungsstelle: Deutsche Pachtbank e. G. m. b. H., Stralsund. Anmeldefrist bis zum 20. September 1935 bei dem Amtsgericht in Greifswald.
14. Zeglin, Max, Beyersdorf, Kr. Pyritz.  
Entschuldungsstelle: Entschuldungsamt Stargard i. Pom. Anmeldefrist bis zum 1. September 1935 bei dem Amtsgericht in Stargard i. Pom.

#### Aufgehobenes Verfahren.

Karl Vandrée, Gartz a. Oder, Kr. Randow.

#### Gläubigeraufgebot.

Die Landstelle Stettin hat für folgende im Umschuldungsverfahren befindliche Besitzer Gläubigeraufgebote erlassen, in denen sie die Gläubiger auffordert, ihre Ansprüche bei der Landstelle anzumelden:

1. Böse, Hermann, Kempendorf, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 143 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
2. Bremer, Paul und Ehefrau Bertha, geb. Prochnow, Saarow, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 38 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
3. Germer, Wilhelm und Ehefrau Marta, geb. Boecker, Ball, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 66 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
4. Griepentrog, Marie, Griepentrog, Erich und Bartz, Else, geb. Griepentrog in Stargard — UE. II Star. 4 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
5. Hein, Erich, Cashagen, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 229 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
6. Hein, Reinhold und Ehefrau Else, geb. Stabenow, Kleinspiegel, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 186 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
7. Heinrich, Gotthard und Ehefrau Wera, geb. Bober, Gr. Schlatikow, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 67 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
8. Lange, Otto und Ehefrau Ottilie, geb. Splinter, Zarnikow, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 97 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
9. Schlieter, Mathilde Ww., Güntersberg, Kr. Saatzig — UE. II Sa. 1018 —. Anmeldefrist bis zum 25. September 1935.
10. Willert, Max, Grammentin, Kr. Demmin — UE. I Dem. 10 —. Anmeldefrist bis zum 1. Oktober 1935.
11. Bergfeldt, Kurt, Ueckerhof, Kr. Pyritz — UE. II Py. 1064 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.
12. Ernert, Paul und Ehefrau Hertha, geb. Grote, Ueckerhof, Kr. Pyritz — UE. II Py. 1009 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.
13. Flemming, Emil, Collin, Kr. Pyritz — UE. II Py. 1011 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.
14. Mehlberg, Wilhelm, Altstadt, Kr. Pyritz — UE. II Py. 1033 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.

15. Otto, Willy und Ehefrau Sophie, geb. Böttcher, Altstadt, Kr. Pyritz — UE. II Py. 77 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.
16. Semerow, Otto und Ehefrau Frieda, geb. Röhl, Damnitz, Kr. Pyritz — UE. II Py. 1044 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.
17. Thielicke, Hans, Strohsdorf, Kr. Pyritz — UE. II Py. 34 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.
18. Zeglin, Wilhelm, Marienwerder, Kr. Pyritz — UE. II Py. 1055 —. Anmeldefrist bis zum 30. September 1935.

## Verkehrswesen

Von der Reichsbahndirektion Stettin ging der Kammer ein „Führer durch das Verkehrsmuseum in Nürnberg“ zu, der anlässlich des 50 jährigen Bestehens des Museums von der Reichsbahndirektion und Reichspostdirektion Nürnberg herausgegeben worden ist. Interessenten können den Führer durch die Sammlung des Verkehrsmuseums auf dem Büro der Kammer einsehen.

### Eisenbahn-Güterverkehr \*)

#### a) Deutsche Tarife.

**Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr deutsche Seehäfen—Polen und umgekehrt).** Mit Gültigkeit vom 12. August 1935 bis längstens 31. Oktober 1935 wurde im vorgenannten Tarif folgende neue Abteilung eingeführt:  
Abteilung 24a. Weißblechabfälle.

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

In den Ausnahmetarifen

- 2 S 1 (Kieselerde)
- 2 S 4 (Graphit)
- 3 A 2 (Graphitschmelztiegel)
- 4 A 4 (Gips)
- 10 B 1 (Zeitungsdruckpapier)
- 11 S 6 (Phosphate)
- 16 B 5 (Gemüse, frisches usw.) und
- 16 B 6 (Kohlrüben, frische usw.)

wurde die Geltungsdauer längstens bis 31. August 1936 verlängert.

**Verzeichnis der Tarife.** Das Verzeichnis der Tarife, an denen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit eigenen Bahnhöfen oder im Durchgang beteiligt ist, mit einem Anhang, enthaltend die Privatbahntarife, wird in der bisherigen Form nach dem Stande vom 1. August 1935 in nächster Zeit neu herausgegeben.

#### b) Ausländische Tarife.

**Polnisch-Rumänischer Eisenbahnverband.** Zum Gütertarif Teil II traten mit Gültigkeit vom 15. August 1935 ein neuer Tarif Nr. 15 für Obst und ein neuer Tarif Nr. 25 B für Nutzholz unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgaben in Kraft.

**Polnisch-Rumänischer Seehafentarif.** Mit Gültigkeit vom 15. August 1935 traten ein neuer Tarif Nr. 15 für Obst und ein neuer Tarif Nr. 25 A für Bau- und Nutzholz in Kraft. Die bisherigen Tarife wurden zum gleichen Zeitpunkte aufgehoben.

\*) Bearbeitet vom Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, das allen Interessenten für Auskünfte in Eisenbahntarifangelegenheiten gegen geringe Gebühr zur Verfügung steht.



## Post, Telegraphie

Übersicht der Postdampferverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern. Monat September 1935

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland	Stettin 1	Stettin 10a, an Stettin 10a, am Tage des Abgangs der Dampfer, letzter Anschluß mit Zg D 23, für dringende Pakete mit Zg 505, an Stettin 1353	3. 9. 15 ¼	Regina	Reederei	Riga	40
			10. 9. "	"	Rud. Christ.	"	40
			17. 9. "	"	Gribel	"	40
			24. 9. "	"	Stettin	"	40
Estland	"	"	4. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	2)	Reval	42
			6. 9. 15 ½	Straßburg	1)	"	50
			7. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)	"	40
			11. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	2)	"	42
			13. 9. 15 ½	Brandenb.	1)	"	44
			14. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)	"	40
			18. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	2)	"	42
			20. 9. 15 ½	Straßburg	1)	"	50
			21. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)	"	40
			25. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	2)	"	42
			27. 9. 15 ½	Brandenb.	1)	"	44
			28. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)	"	40
			Finnland	"	"	4. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne
7. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)				"	44
11. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	2)				"	46
13. 9. 15 ½	Brandenb.	1)				Abo, Wiborg, Kotka	—
14. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)				Helsingfors	44
18. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	2)				"	46
20. 9. 15 ½	Straßburg	1)				Wiborg, Kotka	—
21. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)				Helsingfors	44
25. 9. 16 <sup>00</sup>	Ariadne	2)				"	46
27. 9. 15 ½	Brandenb.	1)				Abo, Wiborg, Kotka	—
28. 9. 16 <sup>00</sup>	Nordland	1)	Helsingfors	44			

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

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

### Vierteljahrsbericht der Deutschen Reichspost

Die Deutsche Reichspost veröffentlicht soeben den Bericht über das I. Viertel des Rechnungsjahres 1935 (April bis Juni). Danach hat sich der Verkehr in vielen Betriebszweigen gegenüber dem Vorjahr gehoben, so im Briefverkehr (+ 67 Mill. Stück), im Paketverkehr (+ 3,1 Mill. Stück), im Barverkehr (+ 5,4 Mill. Stück) und der Postscheckverkehr (+ 10 Mill. Buchungen).

Auf allen Gebieten des Post- und Fernmeldewesens konnten wieder Verkehrs- und Betriebsverbesserungen durchgeführt werden. Besonders zu erwähnen sind die Beschleunigung des Luftpostverkehrs zur Nachtzeit, die Verbesserung der Versendungsbedingungen für Postgüter, Eröffnung des Bildtelegraphenverkehrs mit Belgien, des Fernsprechverkehrs mit Rhodesien und der ersten Fernsehempfangsstelle in Berlin. Die Zahl der Postscheckkonten betrug am Ende des Berichtsvierteljahrs 1 058 969. Ausgeführt wurden 198 Mill. Buchungen über 31 Milliarden Rm., von denen 25,5 Milliarden Rm. oder 82,3 v. H. bargeldlos beglichen wurden.

Im Schnellnachrichtenverkehr wurden 5,1 Mill. Telegramme befördert und 594 Mill. Gespräche vermittelt gegenüber 5,5 Mill. Telegrammen und 571 Mill. Gesprächen im gleichen

Zeitraum des Vorjahres. Die Zahl der Sprechstellen belief sich Ende Juni auf 3 172 Mill. gegenüber 2 997 Mill. Ende Juni 1934.

Die Verkehrsleistung im Funkauslandsverkehr betrug 435 900 Telegramme und im Seefunkverkehr 28 778 Telegramme und 406 vermittelte Funkgespräche. Im Seefunkverkehr waren Ende Juni auf deutschen Handelsschiffen in Betrieb 925 Seefunkstellen, 548 Bordfunkpeiler, 140 Sprechender und 354 Hochseefunkempfangsanlagen. Im Flugfunkverkehr waren im Betriebe 18 Bodenfunkstellen, 15 feste Flugfunkpeilstellen, 3 feste Flugfunkfeuer, 353 Luftfunkstellen und 41 Funkpeilstellen auf Luftfahrzeugen. Die Zahl der Rundfunkteilnehmer hat sich wie alljährlich in der Sommerzeit vermindert, und zwar um 135 762 auf 6 589 454. Im Vierteljahr April bis Juni sind 157 Schwarz Hörer rechtskräftig verurteilt worden. Die Gesamteinnahmen betragen 404, die Gesamtausgaben 380 Mill. Rm. gegenüber 394 und 383 Mill. Rm. im gleichen Zeitraum 1934.

## Außenhandel

### Merkblatt über das Verfahren mit Ausfuhrverbrauchsscheinen und Ausfuhrbedarfserklärungen.

Die Wirtschaftsgruppe Nichteisenmetall-Industrie hat im Einvernehmen mit der Ueberwachungsstelle für unedle Metalle ein Merkblatt über das Verfahren mit Ausfuhrverbrauchsscheinen und Ausfuhrbedarfserklärungen verfaßt. Es beruht auf den einschlägigen Vorschriften der Ueberwachungsstelle samt den dazu von ihr gegebenen Auslegungen und Erläuterungen nach dem Stand vom Ende Juli 1935. Die Firmen des Bezirks werden hiermit auf dieses Merkblatt aufmerksam gemacht, das bei der Wirtschaftsgruppe Nichteisenmetall-Industrie, Berlin W. 35, Matthäikirchstr. 4, zum Stückpreis von 15 Pfg. bezogen werden kann.

## Devisenbewirtschaftung

### Fragebogen zu den Auftragsformularen der Ueberwachungsstelle für Mineralöl.

Devisenbescheinigungen für die Wareneinfuhr aus dem Auslande werden auf Grund von Anträgen erteilt, die von den Antragstellern bei den zuständigen Ueberwachungsstellen einzureichen sind. Es hat sich nun bei der Ueberwachungsstelle für Mineralöl mit der Zeit erwiesen, daß bei Mineralölprodukten eine genaue Preisprüfung auf Grund der Antragsformulare allein undurchführbar ist. Die Ueberwachungsstelle bedarf vielmehr zur Beurteilung des Antrages eine Reihe von analytischen Angaben. Die Ueberwachungsstelle für Mineralöl verlangt daher von den Antragstellern die Ausfüllung von Fragebogen, die jedem Antrag beizufügen sind. Diese Fragebogen sind von den Industrie- und Handelskammern zu beziehen. Die Antragsteller haben der Ueberwachungsstelle für Mineralöl mit jedem Antrag den betreffenden Fragebogen I oder II (je nach der Warengattung) in zwei Exemplaren einzusenden.

## Innere Angelegenheiten

### Gebührentarif für Sachverständige.

Der Gebührentarif für die von der Industrie- und Handelskammer öffentlich angestellten und beeidigten kaufmännischen Sachverständigen für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Oel-



früchte, Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Futtermittel aller Art und Mehl erhält unter „c“ folgenden Zusatz:

Das Speichergrundstück „Erhardtshof“ ist im Sinne dieses Gebührentarifs als außerhalb des Stadtgebietes gelegen anzusehen. Für Gutachten, die auf diesem Grundstück vorgenommen werden, können die Sachverständigen den Satz unter „c“ beanspruchen.

## Verschiedenes

### Internationaler Juwelier-Kongreß.

Im Herbst dieses Jahres findet in Berlin der V. Internationale Kongreß der Fabrikanten, Handwerksinnungen, Grossisten- und Einzelhändler-Vereinigungen des Juwelier-, Gold- und Silberwaren-Gewerbes statt. Das Organisationskomitee des Kongresses befindet sich in Berlin W. 9, Potsdamer Platz 1, Columbushaus, Zimmer 411. Der Kongreß wird im Einvernehmen mit der Wissenschaftlichen Kongreß-Zentrale, der für Veranstaltungen dieser Art zuständigen halbamtlichen Stelle, abgehalten.

### Mithilfe der Unternehmer bei der Ausfüllung des Arbeitsbuches.

Zur Klärung von Zweifeln, ob und in welchem Umfange der Betriebsführer verpflichtet ist, die Angaben der Gefolgschaftsmitglieder über ihre berufliche Ausbildung und ihre Beschäftigung insoweit zu prüfen, daß er in jedem Einzelfall für die Beschaffung aller Unterlagen sorgen muß, hat die Reichsgruppe Industrie bei dem Präsidenten der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung angefragt und darauf den nachfolgenden Bescheid erhalten: „Nach § 13 der 1. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Einführung eines Arbeitsbuches vom 16. Mai 1935 sind die Unternehmer verpflichtet, den an sie gerichteten Ersuchen der Dienststellen der Reichsanstalt zu entsprechen. Die Ersuchen können sich sowohl auf den einzelnen Fall als auch auf eine allgemeine Feststellung beziehen. In Ausführung dieser Verordnung ist in § 2 meiner Anordnung zur Einführung des Arbeitsbuches vom 18. Mai 1935 bestimmt, daß das zuständige Arbeitsamt den Betriebsführer verpflichten kann, die ordnungsgemäß ausgestellten Anträge seiner Gefolgschaftsmitglieder zu einem bestimmten Zeitpunkt einzureichen. Im Rahmen dieser Mitwirkung muß verlangt werden, daß der Unternehmer darüber wacht, daß äußerlich gesehen die Ausfüllung des Vordrucks ordnungsgemäß ist und daß sachlich die Angaben über die Person des Antragstellers mit den in seiner Hand befindlichen Unterlagen (Quittungskarte der Invaliden- oder Angestelltenversicherung) übereinstimmen. Mir ist bekannt, daß manche Arbeitsämter die Betriebsführer aufgefordert haben, auch die Angaben der Gefolgschaftsmitglieder über ihre beruflichen Ausbildungen und ihre bisherige Beschäftigung zu prüfen und die Durchführung dieser Prüfung zu bescheinigen. Eine solche Anforderung bedeutet nicht, daß der Unternehmer verpflichtet wäre, in jedem Einzelfall eingehende Erörterungen anzustellen und Unterlagen zu beschaffen, die er nicht ohnedies hat. Gibt er die Bescheinigung ab, so erklärt er damit nur, daß er die Angaben mit ihm vorgelegten oder bekannten Unterlagen verglichen hat und daß ihm sonst keine Tatsachen bekannt geworden sind, die der Richtigkeit dieser Angaben im Antrage entgegenstehen.“

Ich werde die Arbeitsämter anweisen, künftig die letztgenannte weitergehende Bescheinigung nicht mehr zu fordern,

darf aber bitten, daß dadurch die freiwillige Mitarbeit der Betriebsführer bei der Einführung des Arbeitsbuches keine Schwächung erfährt. Wenn die Angaben der Antragsteller in dem Betriebe nachgeprüft und ergänzt werden — und das kann weitgehend insbesondere durch Angestellte des Arbeitsamts erfolgen —, erübrigt sich eine Vorladung vor das Arbeitsamt, die auch für den Betrieb mit Störungen verbunden ist. Ich wäre dankbar, wenn zu dieser Art Zusammenarbeit auch von Ihnen eine Aufforderung an die Führer der Betriebe in geeigneter Form ergehen könnte.“

### Stabiler Arbeitseinsatz der Kaufmannsgehilfen im Juli. Stellt ältere Angestellte ein!

Der Arbeitseinsatz der Kaufmannsgehilfen hat sich, nach den Beobachtungen der Stellenvermittlung der Deutschen Arbeitsfront, im Juli weiter gut entwickelt. Die Nachfrage nach jüngeren Kräften mit guten Fachkenntnissen hält an. Da diese Kräfte knapp sind, gelang es vereinzelt, ältere Kaufmannsgehilfen, die in genügender Anzahl für den Arbeitseinsatz zur Verfügung stehen, zu vermitteln. Bis auf einige Notstandgebiete ist die Lage im Reichsgebiet einheitlich. Das Auftrags- und Vermittlungsergebnis des Vormonats konnte trotz der Ferienzeit gehalten werden. Der Neuzugang weist gegenüber dem Vormonat eine geringe Erhöhung auf. Trotzdem ist der Bewerberbestand, infolge erhöhten Abganges, zurückgegangen. Im Neuzugang befinden sich 20% Kaufmannsgehilfen in ungekündigter Stellung. Sie hoffen, infolge der Besserung der Wirtschaftslage, eine Stellung zu erlangen, in der sich ihre Kenntnisse und Fähigkeiten auswirken können, die aber auch eine soziale Besserstellung bedeutet. In der Fachvermittlung für Kaufmannsgehilfen hielt die Nachfrage nach flotten jüngeren Stenotypisten und Maschinenschreibern an. Ebenso wurden jüngere Verkäufer, die dekorieren und plakatschreiben können, vornehmlich in der Kolonialwaren-, Manufakturwaren- und Eisenbranche gesucht. Hierfür gelang es vereinzelt ältere Kräfte zu vermitteln. Nachfrage bestand nach Kontoristen, Korrespondenten, letztere möglichst mit perfekten Sprachkenntnissen, und Lohnbuchhaltern. Vereinzelt wurden noch Photo-Drogisten und Laboranten angefordert. Für bilanzsichere Buchhalter mit Kenntnissen der neuen Steuer- und Devisenbestimmungen bestanden ebenfalls Unterbringungsmöglichkeiten. Aufnahme-fähig waren die eisenerzeugende und verarbeitende Industrie, die Fahrzeug- und Maschinenbau-Industrie, das Baugewerbe, die Werften und der Großhandel. Die Bezirksstellenvermittlung Hamburg berichtet von einer Belebung des Außenhandels.

## Emil Grauerl / Baugeschäft

Fernsprecher 31085 STETTIN Mackensenstraße 44

**Bauausführungen in Holz, Stein und Beton**

**Rückforth Weinstuben**

Vorzügliche Küche  
Delikatessen der Saison

STETTIN  
Kaiser-Wilhelm-Denkmal

Kleine u.  
große  
Gedecke





## Buchbesprechungen

### 7. Durchführungsverordnung zum Schuldenregelungsgesetz.

Erläuterungen mit zusammenfassenden Darstellungen wichtiger Rechtsgebiete sowie Uebersichten und Tabellen für die Entschuldungspraxis. Herausgegeben von der Reichshauptabteilung III des Reichsnährstandes 1935. Verlag Theodor Weicher, Leipzig C 1. Preis RM. 2.25 (ausschl. Porto).

Unter dem Titel „7. Durchführungsverordnung zum Schuldenregelungsgesetz“ veröffentlicht der Reichsnährstand, Reichshauptabteilung III, in Broschürenform einen Kommentar für die Entschuldungs-Praxis, in dem neben der knappen und klaren Erläuterung der Einzelbestimmungen hauptsächlich aus der nunmehr im wesentlichen abgeschlossenen Schuldenregelungsgesetzgebung die wichtigen und schwierigen Rechtsgebiete zusammengestellt und dem Praktiker geschlossen und übersichtlich geboten werden.

Entschuldungsstellen, Gerichte und Entschuldungsämter, Finanzämter, Gläubiger, Kreditinstitute und Anwälte werden die Broschüre mit gleich großem Nutzen verwenden. Sie ist aus der ständigen Fühlungnahme mit der Praxis heraus geschaffen und berücksichtigt durchweg die Erlasse und Richtlinien der Ministerien. Die Uebersichten und Tabellen im Text und im Anhang ermöglichen eine schnelle Orientierung in der Fülle der Bestimmungen.

### Lieferanten- und Handwerkerforderungen im Schuldenregelungsverfahren und der Vollstreckungsschutz von Dr. Bernhard Menzel und Rechtsanwalt Eduard Bogner.

In dem Verlag von Theodor Weicher, Leipzig C. 1, erscheint diese etwa 70 Seiten starke Schrift über die Behandlung der Lieferanten- und Handwerkerforderungen im Schuldenregelungsverfahren, die in gedrängter Kürze, aber doch in aller Gründlichkeit dem Gläubiger eine zusammenfassende Uebersicht aller ihn berührenden Fragen in die Hand gibt. In zuverlässiger Form sind die aus der Praxis bekannt gewordenen Fragen so übersichtlich und verständlich eingeordnet und behandelt, daß eine rasche Unterrichtung und eine sichere Beantwortung der häufigsten von den Gläubigern zu stellenden Fragen möglich ist. Die Absicht der Schrift, den Gläubigern ein Helfer im Schuldenregelungsverfahren zu sein, wird in vollem Umfange erfüllt. Jedem am landwirtschaftlichen Entschuldungsverfahren beteiligten Gläubiger kann die Anschaffung nur empfohlen werden.

### „Die Kaufmannsgehilfenprüfungen der deutschen Industrie- und Handelskammern 1935“.

Im Auftrage der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer bearbeitet von Dr. jur. Ernst Hoch, Stellv. Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Dresden, Verlag Robert Klett & Co. G. m. b. H., Berlin 1935. Preis RM. 0,30.

Die vorerwähnte Schrift enthält die Ergebnisse der diesjährigen Kaufmannsgehilfen-Prüfungsperiode; sie fußt auf den Unterlagen, die die Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer aus fast sämtlichen Kammerbezirken hat sammeln und nach Vorbereitung in ihrer Bildungscommission durch den Verfasser auswerten lassen. Fast 20 000 Prüflinge sind im Jahre 1935 durch die Prüfungseinrichtungen der deutschen Industrie- und Handelskammern gegangen. Diese Einrichtungen bestehen zum Teil seit 10 Jahren, zum Teil sind sie erst vor wenigen

Jahren geschaffen, zum Teil noch im Aufbau begriffen, so z. B. in Württemberg. Das Netz der Prüfungseinrichtungen über das ganze Reichsgebiet hinweg kann als praktisch geschlossen bezeichnet werden, nachdem sich auch in allerletzter Zeit Hamburg und Stuttgart entschlossen haben, dem Vorgehen der übrigen Kammern zu folgen. Zugleich ist der Kreis der Fachzweige, für die Prüfungen abgehalten werden, erweitert und zur besseren Erfassung der Prüflinge die Durchführung der Prüfungen dezentralisiert worden.

Reibungslos hat sich die Zusammenarbeit mit der Deutschen Arbeitsfront, mit den Schulen und Lehrerschaften entwickelt, in verschiedenen Bezirken besteht eine ständige Verbindung mit der Hitlerjugend.

Zur Methodik der Prüfungen wird man dem Verfasser beipflichten können, daß die Prüfung steht und fällt mit der Gewinnung geeigneter Prüfer. Das Bestreben, mehr und mehr die mündliche und praktische Prüfung in die Betriebe selbst zu verlegen, ist in diesem Zusammenhang beachtenswert. Es bekundet den Willen zur Abkehr von allem Schulmäßigen und gewährleistet ein Erfassen des tatsächlichen Könnens.

Die Prüfungsergebnisse sind sehr verschiedenartig, ein einheitlicher Maßstab wird sich erst mit der Zeit herausbilden. Uebereinstimmend ist der Eindruck, daß die fortschreitende Entwicklung auf dem Gebiet der Kaufmannsgehilfenprüfungen das Interesse und das Verantwortungsgefühl aller beteiligten Lehrherren, Lehrlinge, Eltern und Schulen gesteigert hat.

Die Kaufmannsgehilfenprüfungen haben sich, wie der Leiter der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in seinem Geleitwort ausführt, als „ein ausgezeichnetes Mittel zur Förderung des Ausbildungswillens der für die Leistung ihrer Betriebe verantwortlichen Lehrherren, zur Anspornung des Lerneifers der Lehrlinge, zur Ueberwachung der Ergebnisse der Lehrlingsausbildung und zur Ausrichtung auch der Arbeit der Schulen auf die Erfordernisse der praktischen Wirtschaft bewährt.“

Aus dem umfangreichen Material zieht der Verfasser interessante Schlußfolgerungen, u. a. für die Dauer der Lehrzeit, für die schulische Vorbildung, für die künftige Gestaltung des Lehrvertragswesens, die Ausgestaltung der Lehrlingsrolle, die Schaffung von Ausbildungsrichtlinien und die Aufstellung von Prüfungsanforderungen, ferner Folgerungen auf dem Gebiet des Berufsschulwesens und für die wichtigen Aufgaben der Ueberwachung der gesamten Lehrlingsausbildung. Wertvolle Beispiele über die schriftlichen Arbeiten in den Prüfungen, ferner die Beigabe von 2 Mustern für Ausbildungsrichtlinien ergänzen die Darlegungen des Verfassers in glücklicher Weise.

Die Schrift sollte von jedem, dem die Erziehungsarbeit am kaufmännischen Nachwuchs am Herzen liegt, auf das stärkste beachtet werden.

## Deutsche Bücher billiger!

Die Mark ist eine der wenigen festen Währungen der Welt geblieben. Somit ist auch unser reichsdeutsches Buch unverhältnismäßig teuer geworden. Wir deutschen Buchhändler können das Währungschaos der Welt nicht beseitigen; aber wir können seine Auswirkungen mildern.

Daher hat das deutsche Buchgewerbe beschlossen, in einer Gemeinschaftsleistung des ganzen Standes die Auslandspreise



für reichsdeutsche Bücher und Zeitschriften ab 15. August 1935 einheitlich um 25 % zu senken.

Damit wird auf unserem kleinen Teilgebiet ein erster Schritt zur Ueberwindung der Schranken getan, die das Wirtschaftsleben der Völker hemmen. Trotz der großen Opfer, die diese Preissenkungen uns auferlegen, hoffen wir, sie bis zur Besinnung der Völker auf die Notwendigkeit ungehemmten Wirtschaftsverkehrs durchhalten zu können.

Die deutschen Buchhändler

Drucker — Verleger — Händler.

Wie Sie diese Verbilligung ausnutzen können.

1) Der bisherige einheitliche Preis des deutschen Buches bleibt bestehen. Es gelten also die in den Katalogen und Prospekten verzeichneten Preise mit der Maßgabe, daß alle Bücher und Zeitschriften mit Ausnahme von antiquarischen Werken außerhalb des Reichsgebietes um ein Viertel billiger

sind; die Preise werden bei dieser Berechnung jeweils auf einen durch 5 teilbaren Betrag abgerundet.

2) Es werden ohne besondere Aufforderung alle Sendungen, die nach dem 14. August 1935 Mitternacht an Sie abgehen, unter Abzug des Verbilligungssatzes geliefert.

3) Es ist gleichgültig, ob Sie Ihre Bestellung bei einem reichsdeutschen oder bei einem außerhalb des Reiches wohnenden Buchhändler aufgeben: In jedem Fall wird Ihnen Ihr Buchhändler gegenüber dem deutschen Preis um ein Viertel billiger liefern, falls die Sendung nach dem 14. 8. 1935 Mitternacht an Sie abgeht. Die Vergünstigung für bereits ausgeführte Aufträge, insbesondere für bereits berechnete Zeitschriftenabonnements zu gewähren, ist dem Buchhändler verboten.

4) Für die Uebergangszeit erbitten wir Ihr Verständnis. Wir erbitten es aber auch in der Form, daß Sie bis heute zurückgestellte Buchwünsche sich jetzt erfüllen.

# Landesverkehrsverband Pommern e. V.

Rundschreiben Nr. 133.

An unsere Mitglieder!

Das nachfolgende Schreiben vom Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder, Berlin, an uns empfehlen wir unseren Mitgliedern dringend zur Beachtung:

**Betrifft: Einladung von Kongressen.**

Wir haben Gelegenheit gehabt, in verschiedenen Fällen die Einladungen zu sehen, die von seiten örtlicher Verkehrsvereine, Städtischer Fremdenverkehr- usw. Aemter oder von Oberbürgermeistern ergangen sind, um Verbände und Vereine zur Abhaltung von Kongressen in ihren Mauern zu gewinnen. Diese Einladungen sind z. T. in einer Form gehalten, die außerordentlich kalt und, um es gerade heraus zu sagen, nichts weniger als einladend wirkt. Oft sind es nur mangelhafte Abzüge auf einem der üblichen Geschäftsbogen mit jeweils eingesetzter Adresse. Oft wird die Bedeutungslosigkeit des Schreibens noch dadurch besonders unterstrichen, daß nicht einmal handschriftlich der Name des Einladenden unter das Schreiben gesetzt ist, sondern lediglich ein Stempel Anwendung findet und auch dieser ist von dem gewöhnlich nicht in leitender Stellung befindlichen Angestellten noch so gleichgültig unter das Schreiben gehauen, daß der Name nicht einmal gut leserlich ist.

„Einladungen“ dieser Art verfehlen vollkommen ihre Wirkung. Es ist schade um das für Papier, Zeit und Porto ausgegebene Geld. Es ist aber auch schade, daß es überhaupt möglich ist, den Gedanken der Aufmerksamkeit, des gastfreundlichen Entgegenkommens, der Pflege kultureller Beziehungen durch einen derartigen Mangel an der notwendigen äußeren Form zu schädigen.

Wir möchten die LVV. bitten, doch ihre Mitglieder in diesem Sinne aufzuklären und auf die erfreulicherweise auch vorhandenen guten Vorbilder hinzuweisen, wo in der Form der Höflichkeit und der Wärme der Einladung ein derartiger Mangel nicht besteht. Nach unserer Auffassung muß gerade

eine solche Einladung der überzeugende Beweis für die Pflege einer kultivierten Gastfreundschaft sein.

Rundschreiben Nr. 134.

An unsere Mitglieder!

Wer von unseren Mitgliedern Interesse für Tanzveranstaltungen hat, den bitten wir, sich an uns zu wenden. Uns ist eine Tänzerin, die künstlerische Darbietungen bringt, empfohlen.

Rundschreiben Nr. 135.

An unsere Bädermitglieder!

Unseren Bädermitgliedern geben wir heute, mit der dringenden Bitte um besondere Beachtung, Kenntnis von der nachfolgenden Mitteilung des Bundes Deutscher Verkehrsverbände und Bäder, Berlin, vom 19. August 1935 — V. 5021 S/D. R. 146 —.

„3) Vergünstigungen an Schriftleiter der Tagespresse.

Wir bitten, die Badeverwaltungen nochmals darauf hinzuweisen, daß lediglich die Hauptschriftleiter und Schriftleiter

## Julius Zimmermann

STELLMACHERMEISTER

Stettin, Junkerstr. 6-7

Fernsprecher 37184

## Karosserie und Wagenbau Schiffsarbeiten



der Reisebeilagen und des Feuilletons der deutschen Tageszeitungen für ihre Person die Vergünstigung einer Ehrenkarte erhalten, wenn sie rechtzeitig vor Antritt ihrer Reise über den Reichsverband der deutschen Presse einen entsprechenden Antrag an die Bundesgeschäftsführung zur Ausstellung eines Ausweises einreichen. Fortlaufend erhält die Bundesgeschäftsführung Schreiben von Schriftleitern, teilweise auch von Schriftstellern und Pressephotographen sowie gelegentlichen freien Mitarbeitern der Presse, auf Gewährung von Vergünstigungen, wobei sich diese Personen auf entsprechende Mitteilungen der Badeverwaltungen berufen. Es wird darauf hingewiesen, daß Schriftsteller, freie Mitarbeiter der Presse und Presse-Photographen nicht unter die Vergünstigungsbestimmungen fallen und daß die Bundesgeschäftsführung nur in den Fällen Vergünstigungsausweise auszustellen berechtigt ist, in denen ein ordnungsgemäßer Antrag über den Reichsverband der deutschen Presse eingereicht ist. Direkte Verweisungen an die Bundesgeschäftsführung sind daher völlig zwecklos.“

Die weitere Mitteilung des Bundes, die hier folgt, veranlaßt uns, diejenigen Bäder, die Vereinbarungen mit dem Reichswehrministerium bzw. dem Oberbefehlshaber der Wehrmacht über Sondervergünstigungen für Wehrmachtsangehörige getroffen haben sollten, zu bitten, uns umgehend

unter Mitteilung, welcher Art diese Vereinbarungen sind, Kenntnis zu geben.

Antwort bis zum 8. September erwünscht.

„4) Vergünstigungen an Angehörige der Wehrmacht.

Die Bundesgeschäftsführung hat Mitteilung davon erhalten, daß angeblich seit dem Jahre 1934 von einzelnen Bädern mit dem Reichswehrministerium bzw. dem Oberbefehlshaber der Wehrmacht Vereinbarungen über Sondervergünstigungen für Wehrmachtsangehörige getroffen sind. Nach den klaren Preisangeweisungen des Herrn Bundespräsidenten dürfte kein Zweifel darüber bestehen, daß derartige Sondervergünstigungen unberechtigt sind und nicht dem Sinne der Anweisungen entsprechen. Dem Reichskriegsministerium ist seitens der Bundesgeschäftsführung mitgeteilt worden, daß derartige Sonderabmachungen von uns nicht anerkannt werden können und auch dem Sinn der Kurtaxe widersprechen.

Anerkannt kann lediglich eine Vergünstigung (bei dienstlichem Anlaß Freistellung) werden, wenn Angehörige der Wehrmacht einmal im rein dienstlichen Interesse, d. h. zur Ableistung einer Uebung bzw. bei besonderen Kommandos sich in einem Badeort aufhalten, oder wenn Angehörige der Wehrmacht (nicht ihre Familien) von ihrem Truppenteil zu einer Kur in ein Bad verschickt werden und der Truppenteil die Kurkosten voll übernimmt.“

## Länderberichte

### Schweden

**Belegung am Holzwarenmärkte — Stärkere Nachfrage in Großbritannien.** Der englische Holzmarkt verzeichnet gegenwärtig eine Belegung. Die Preisherabsetzung für sowjetrussisches Holz hat die Nachfrage angeregt; die Preissenkung war notwendig geworden, weil ein großer Teil sowjetrussischer Lieferungen unverkäuflich geblieben war. Nach der Preissenkung übernahmen die großen Einfuhrfirmen am Humber einige Tausend Standards; es wird erwartet, daß die unverkauften sowjetrussischen Holzlager Ende August bis auf 40 000 Stds. verringert sein werden.

Aus diesem Grunde wird angenommen, daß auch aus den skandinavischen Ländern die Abschlüsse bis zum Herbst wieder günstiger ausfallen werden. Zur Zeit werden schon verschiedentlich neue Verhandlungen geführt, doch ist es außerordentlich schwierig, in der Preisfrage zu einer Einigung zu gelangen. Die Exporteure in Schweden und Finnland hoffen, die Preise aufrecht erhalten zu können, obwohl die Verkaufsaussichten besonders in Zentraleuropa nicht besonders günstig sind. — Die Abschlüsse in Holzwaren erscheinen in diesem Jahre allgemein etwas verspätet, da die Importeure in Erwartung fallender Preise mit Neuabschlüssen zurückhaltend gewesen sind. Gleichzeitig wollten sie ihre Lager unter keinen Umständen anschwellen lassen.

**Erweiterung des Schiffsparks der Amerika-Linie?** Nach Meldungen aus Gotenburg ist die Svensk America-Linie im Begriff, ihren Schiffspark um mindestens ein größeres Passagierfahrzeug zu vermehren. In diesem Jahre ist der Touristenverkehr zwischen den Staaten und den nordischen Ländern in einem bisher früher nicht gekannten

Ausmaße gestiegen. Die Platzanmeldungen sind so bedeutend, daß zu den letzten Fahrten zahlreiche Anträge abgelehnt werden mußten. Wie verlautet, besuchen sehr viele Amerikaner, die in früheren Jahren an die Riviera gingen, jetzt in erster Linie Schweden und Finnland. Als Grund gibt die Presse an, daß die Amerikaner über die ausgiebigen Schuldenszahlungen Frankreichs stark verärgert sind, daß es dagegen Finnland hoch angerechnet wird, daß dieses Land seinen Verpflichtungen nachgekommen ist.

**Starke Steigerung der Einfuhr von Äpfeln und anderen Früchten.** 1934 belief sich die schwedische Äpfel-einfuhr auf 12,0 Mill. kg gegen nur 9,8 Mill. kg im Jahre 1933. Wertmäßig betrug sie 5,5 Mill. Kr. Die in zollmäßiger Hinsicht begünstigte Einfuhr von Apfelsinen war indessen noch sehr viel größer. Sie belief sich 1934 auf 34,8 Mill. kg im Werte von 10,6 Mill. Kr. 7,3 Mill. kg Bananen im Werte von 4,0 Mill. Kr. wurden eingeführt.

**Hochkonjunktur bei den Götawerken.** Die Götawerke sind gegenwärtig außerordentlich gut beschäftigt. Von einer größeren Anzahl Neubauten abgesehen, liegen gegenwärtig nicht weniger als rd. 160 000 t auf der Werft zur Reparatur bzw. Ueberholung. Dieser Tage sind des weiteren einige Walfänger in Gotenburg zur Reparatur eingetroffen.

### Norwegen

**Konferenz der nordischen Außenminister.** Noch im Laufe des August wird, wie verlautet, wiederum eine Konferenz der Außenminister Norwegens, Schwedens, Dänemarks und Finnlands in Oslo stattfinden. Neben politischen Fragen, insbesondere Festlegung einer gemeinsamen Linie für die nächste Völkerbundtagung, sollen auch Fragen gemeinsamer



wirtschaftlicher Interessen zur Behandlung gelangen.

**Geplante Einschränkung der Fetteinfuhr.** Das Landwirtschaftsdepartement beabsichtigt die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses mit der Aufgabe, Mittel und Wege für die Einschränkung der Fetteinfuhr zu finden. Die Einfuhr von pflanzlichen Oelen, Oleomargarin, Talg, Schweinefett, Kunstfett usw. betrug im letzten Jahre über 20 Mill. Kr., während bei zunehmender eigenen landwirtschaftlicher Erzeugung der Absatz von heimischen Fetten verschiedentlich auf Schwierigkeiten stößt. Da der Butterbeimischungszwang für Margarine zur Erleichterung des Marktes nicht ausreicht, wird daher an diese Unterbindung der Fetteinfuhr gedacht.

**Bestellung eines großen Eisbrechers?** Anlässlich des Besuches der Insel Spitzbergen durch eine Kommission zur Unterstützung erhöhter Auswertungsmöglichkeiten der dortigen Kohlenbergwerke erklärte der Handelsminister in einem Interview, daß die Regierung die Anschaffung eines großen Eisbrechers erwäge, um die Zeit für die Kohlenverschiffungen ab Spitzbergen in der jährlichen Sommersaison um etwa 2 bis 4 Monate zu verlängern. Voraussetzung sei jedoch, daß im Storting die erforderlichen Mittel bewilligt würden. Die Eisverhältnisse bei Spitzbergen verlangten allerdings Verwendung eines Eisbrechers allergrößten Typs. Zur gegebenen Zeit würde die Regierung zunächst an die norwegischen Werften herantreten, um festzustellen, ob der Bau in Norwegen selbst möglich sei.

**Geringes Ansteigen des Lebenshaltungsindex.** Der norwegische Lebenshaltungskostenindex vom 15. 7. 35 ist gegenüber dem Vormonat von 150 auf 151 gestiegen.

## Dänemark

**Auf der Landwirtschaft beruht das Wirtschaftsleben Dänemarks.** Die Landwirtschaft ist die Stütze für das wirtschaftliche Bestehen Dänemarks, und die Ausfuhr von landwirtschaftlichen Artikeln ist für die gesamte Wirtschaft des Landes eine Lebensnotwendigkeit. Die Produkte der landwirtschaftlichen Veredelungswirtschaft machen den Hauptbestandteil aus.

Im Jahre 1934 betrug die Butterausfuhr aus Dänemark ca. 150 Mill. kg; Dänemark lieferte damit allein gegen ein Drittel aller international gehandelten Butter. Daneben besteht ein großer Export von lebenden und geschlachteten Rindern. Die Ausfuhr, die im Jahre 1928 etwa 265 000 Stück ausgemacht hatte, ist wegen Absatzschwierigkeiten auf ca. 125 000 Stück im Jahre 1934 zurückgegangen.

Die auf den Molkereien entrahmte Milch wird an die Produzenten zurückgeliefert und bildet dort wieder die Grundlage für die Schweineproduktion. Von den dänischen

Schweineschlächtereien wurden im Jahre 1934 5 Mill. Schweine geschlachtet, und die Produktion von Bacon zum Export machte in diesem Jahre 225 Mill. kg aus. Der Eierexport betrug im Jahre 1934 1150 Mill. Stück. Für die drei Produkte Butter, Bacon und Eier ist Dänemark der größte Lieferant des Weltmarktes. Während 83% des Butterexportes und 66% des Eierexportes nach England und 14% bzw. 24% nach Deutschland gehen, gelangen 99% des Baconexportes nach England, das über die Hälfte seines Baconimportes aus Dänemark bezieht. Neben diesen beiden wichtigsten Abnehmerländern spielt auch der belgische Markt für einzelne Produkte eine wichtige Rolle. Im letzten Jahre hat Belgien ca. 18 000 Stück Schlachtrinder oder ca. 15% des gesamten dänischen Rinderexportes abgenommen.

Die Molkereiwirtschaft arbeitet auf genossenschaftlicher Basis und erreicht auf diese Weise die wirtschaftlichen und qualitätsmäßigen Vorteile der Zusammenarbeit. Aber daneben findet man eine Reihe anderer Genossenschaftsunternehmungen, z. B. Genossenschaftsschlächtereien, genossenschaftliche Eierexportvereine, genossenschaftliche Futtermittelaufsichtvereine, genossenschaftliche Düngerbezugsvereine, Konsumvereine, Genossenschaftsbanken usw.

An Käse produzierte Dänemark in 1934 insgesamt 25 Mill. kg. Der größte Teil davon — 19 Mill. kg — wurde im Inlande konsumiert, während 6 Mill. kg ausgeführt wurden. Hier von nahm Deutschland allein 4 Mill. kg ab, während der Rest nach den Vereinigten Staaten von Amerika, England, Belgien und einigen anderen Ländern ging.

Die Größe der dänischen Eierproduktion kann nur annähernd geschätzt werden. Bei der letzten Hühnerzählung gab es 12 300 000 Hennen in Dänemark, und wenn die jährliche Produktion einer Henne auf 120 Eier veranschlagt wird, ergibt das eine Gesamtproduktion von 1,48 Million Eiern pro Jahr. Da im Jahre 1933 1080 Mill. Stück Eier exportiert wurden, betrug der inländische Eierverbrauch demnach etwa 400 Mill. Stück im Jahr.

## Lettland

**Zur Geschäftslage der Papier- und Zelluloseindustrie.** Nach einem Bericht des Rigaer Fabrikantenvereins arbeitete die Papier- und Zelluloseindustrie 1934 in demselben Umfang wie im Jahre vorher. In der zweiten Hälfte des Berichtsjahrs wurde die Fabrikation von bisher eingeführten Artikeln, wie gebleichte Zellulose, Lignin, Pergament sowie von vielen neuen Papiersorten aufgenommen. — Die Zahl der beschäftigten Arbeiter betrug (im Dezember 1934) 1611. Die Aufnahme der neuen Artikel bewirkte eine kleine Steigerung des Absatzes.

In der Ausfuhr konnte wohl eine Steigerung der ausgeführten Mengen erzielt werden, doch mußten die Preise weiter ermäßigt werden.





Die Gesamtproduktion der Fabriken betrug 1934:

Papier	24 000 t
Pappe	2 000 t
Zellulose	17 000 t

davon wurden ausgeführt:

Papier	6 700 t im Werte von 1,5 Mill. Ls.
Zellulose	5 000 t im Werte von 0,6 Mill. Ls.

**Der Umfang der staatlichen Getreideausfuhr.** Nach amtlichen Angaben sind bis zum 1. 8. rd. 0,124 Mill. t Getreide im Werte von 8 Mill. Ls. ausgeführt worden. Bei der geringeren Ernte 1935 werden die Ausfuhrmengen — auch ungeachtet der noch vorhandenen ansehnlichen vorjährigen Erntereste — schwerlich denselben Umfang erreichen wie im Jahre 1934.

**Neuregelung der Butterausfuhr.** Nach einer Verfügung der lettländischen Regierung erhält die Gesellschaft „Zentraler Butterexport Lettlands“ das Monopolrecht für die Butterausfuhr. Die an die Molkereien zu zahlenden Preise werden dabei wie folgt festgesetzt: im Dezember, Januar, Februar und März 2 Lat pro kg, im April, Mai, September, Oktober und November 1,75 Lat pro kg. und im Juni, Juli und August 1,60 Lat pro kg. Diese Neuregelung der Butterausfuhr tritt am 1. September in Kraft.

**Zollbehandlung von Stapelendungen.** Das Finanzministerium hat entschieden, daß folgende Warensendungen, die meist als Massen- oder Stapelerzeugnisse gelten, zollamtlich in vereinfachter Weise, also auch ohne Ausladung, zu behandeln sind: Weizen, Gerste, Roggen, Hülsenfrüchte, Tonröhren, Kohle und Koks, Torf, Brennschiefer, Pech und Teer, Erdöl und dessen Erzeugnisse in Zisternen, Magnesit, Schwespat, Kalziumkarbid, natürliche Färbstoffe, Bleimennige, Eisen, Stahl, Kupfer, Gußeisen, Zinn und Zink, Maschinen und Apparate in Mengen von über 3 t, Hadern (Lumpen), Papiermasse.

**Ernteschätzungen uneinheitlich.** Der Winterroggen wird stellenweise schon geschnitten und die Ergebnisse sind im allgemeinen mittelgut. Winterweizen hat hier und da gelitten und die Ernteaussichten sind weniger günstig. Besser beurteilt wird die Lage für Sommergetreide, besonders Hafer. Flachs verspricht, wie es neuerdings nach reichlichen Niederschlägen heißt, eine gute Ernte, was zum Teil auch für Kartoffeln und Zuckerrüben gilt, während Kohl und Hackfrüchte geringere Ergebnisse in Aussicht stellen. Die Obsternte wird stellenweise nur dürftig ausfallen. Ueber den Stand des Klees und der Futtergräser sind die Meinungen verschieden. Das bevorstehende Gesamtergebnis wird in der amtlichen Lesart als mittelgut bezeichnet. Private Schätzungen lauten mitunter wesentlich ungünstiger.

## Estland

**Optimistische Beurteilung der Außenhandelsentwicklung.** Der Wirtschaftsminister K. Selter legte der Regierung einen Bericht über die Entwicklung des Außenhandels vor, wobei er feststellte, daß die Zunahme des Warenaustauschs sich besonders auf solche Länder beziehe, mit denen die Handelsverträge erneuert worden sind, wie z. B. mit Deutschland, England und Sowjetrußland. Ueber die Aussichten für die Warenausfuhr äußerte sich der Minister in durchaus optimistischer Weise.

**Ausfuhr von Eiern, Butter und Schweinen.** Die Ausfuhr von Eiern betrug im Juni 7,8 Mill. Stück gegen 6,6 Mill. Stück im Juni 1934. Davon gingen

5,4 Millionen nach England,  
1,2 Millionen nach der Tschechoslowakei,  
1,1 Millionen nach Deutschland.

In den ersten sechs Monaten 1935 hat sich die Eierausfuhr gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 44,2% erhöht (21,3 Mill. Stück gegen 14,8 Mill.).

Die Butterausfuhr betrug im Juni 1935 24 000 Faß gegen 31 800 im Juni 1934. Sie weist somit einen Rückgang von 23% auf. Die Ausfuhr verteilt sich wie folgt:

England	16 409 Faß
Deutschland	7 375 „
Palästina	207 „

Trotz des Rückgangs im Juni zeigt die Gesamtmenge der in den ersten 6 Monaten 1935 ausgeführten Butter im Vergleich zu der gleichen Zeit des Vorjahres eine Zunahme um 3,4% (86 000 gegenüber 83 200 Faß).

Nach Mitteilungen der estländischen Baconexportgenossenschaft sind im ersten Halbjahr 1935 7200 Schweine im Werte von 470 000 Kr. nach Rußland exportiert worden.

**Neuregelung der Buttererzeugung und -ausfuhr.** Der Landwirtschaftsminister hat der Regierung den Plan einer Neuregelung der Erzeugung von Ausfuhrbutter und ihres Absatzes vorgelegt. In diesem Plan wird das größte Gewicht auf die Einführung einer Reihe von Standardsorten für Butter gelegt, wodurch die Befriedigung der Sonderbedürfnisse auf den einzelnen Absatzmärkten ermöglicht werden soll. Es besteht die Absicht, einzelne Molkereien mit der Herstellung der einzelnen Standardsorten zu beauftragen. Die besonderen Bedürfnisse der wichtigsten Absatzmärkte England und Deutschland sollen hierbei besonders berücksichtigt werden.

**Verschlechterung der Ernteaussichten.** Die Aussichten für die Ernte haben sich infolge anhaltender Regengüsse und Hagelschläge in manchen Gebieten wieder verschlechtert. Dieses gilt namentlich für den Süden des Landes, wo der Stand der Felder und Wiesen anfänglich ein sehr befriedigender war. Erhebliche Bestände an Heu sind durch die anhaltenden Niederschläge vernichtet worden. Ferner hat die Frit-Fliege in zahlreichen Gebieten auf den Sommerkornfeldern erheblichen Schaden verursacht. — Auf Wunsch der Regierung ist der Landwirtschaftsminister an eine Feststellung der Schäden gegangen.

**Neue Flachsbearbeitungsfabrik.** In Alt-Fennern soll mit staatlichen Mitteln eine Fabrik für die Verarbeitung von Flachs und Hanf errichtet werden, wobei die Räume und die Maschinen der dortigen, seit längerer Zeit stillgelegten Fabrik benutzt werden sollen. Auch moderne Maschinen sollen zu Versuchszwecken angeschafft werden.

## Freie Stadt Danzig

**Der seewärtige Warenverkehr** im Juli d. J. betrug in der Einfuhr 66 835,4 to und in der Ausfuhr 350 187,8 to. Die Einfuhr nahm gegenüber dem Vormonat um 1238,3 to ab. Die Einfuhr von Massengütern, besonders von Erzen, blieb fast unverändert, die Einfuhr von wertvolleren Gütern aber ging zurück. Die Ausfuhr nahm gegenüber dem Vormonat um 45 877,8 to zu. Die Auswirkung der von der polnischen Regierung im Juli erlassenen Verzollungsbestimmungen machten sich besonders im August geltend.

**Zlotystundungskonten im Gebiet der Freien Stadt Danzig** bleiben bestehen. Mit dem 16. August d. J. sollten nach polnischen Ankündigungen die Zlotystundungskosten geschlossen



werden, die den Danziger Firmen bei den Stationskassen in der in polnischer Verwaltung befindlichen Eisenbahnen im Freistaatgebiet in Verbindung mit dem Frankatur- und Ueberweisungszwang eröffnet worden waren. Diese Ankündigung hatte in Danziger Wirtschaftskreisen größte Bestürzung hervorgerufen. Vertreter des Danziger Hafenausschusses hatten sich sofort nach Warschau begeben, um dort die Lage zu klären. Es ist ihnen glücklicherweise gelungen, eine Zurrücknahme der Ankündigung durchzusetzen. Die Stundungskonten bleiben also bestehen. Damit ist eine neue schwere Belastung von der Danziger Wirtschaft abgewandt worden.

**Der Saatenstand Anfang August — Verschlechterung infolge der Trockenheit.** Der Stand der Feldfrüchte hat sich infolge des vorherrschenden trockenen und warmen Wetters verschlechtert. Das Sommergetreide hat besonders unter der Dürre gelitten. Die Hülsenfrüchte haben infolge der Hitze nur wenig Hülsen angesetzt, und die Erbsen sind vielfach notreif geworden. Bei den Oelfrüchten hat das Auftreten der Rübenblattwespe eine Ertragsminderung verursacht. Bei den Hackfrüchten hat die lange Trockenheit die Entwicklung der Kartoffeln gehemmt. Spätkartoffeln versprechen jedoch nach dem letzten Regen wieder eine gute Ernte. Die Zuckerrüben haben die Trockenheit am besten überstanden. Die Entwicklung der Feldfutterpflanzen ist wegen der ausgebliebenen Niederschläge mangelhaft; auch die Aussichten für den zweiten Schnitt der Wiesen sind gering.

Die Getreideernte hat ungefähr am 20. 7. begonnen, wurde aber in den letzten Julitagen durch die einsetzenden Niederschläge wieder unterbrochen. Die Heuernte ist mangelhaft.

## Polen

**Außenhandel.** Der Außenhandel Polens einschließlich der Freien Stadt Danzig stellt sich nach den vorläufigen Berechnungen des polnischen Statistischen Hauptamtes im Juli d. J. wie folgt dar: Die Einfuhr bezifferte sich auf 192 493 to im Werte von 73,2 Mill. Zl. und die Ausfuhr auf 1 088 396 to im Werte von 76,3 Mill. Zl., so daß sich ein Aktivsaldo zugunsten Polens von 3,1 Mill. Zl. ergibt. Im Verhältnis zum Juni d. J. ist die Einfuhr des Juli um 3,6 Mill. Zl. geringer gewesen und die Ausfuhr um 2,6 Mill. Zl. Eine Zunahme der Einfuhr haben im Juli erfahren (in Mill. Zl.) Tabak um 2,8, Baumwolle um 1,6, Heringe um 1,1, Lumpen um 0,4, elektrotechnische Geräte um 0,4, dagegen hat sich die Einfuhr vermindert (in Mill. Zl.): von Rohwolle um 2,8, Kupfer um 1,9, Eisenschrott um 1,2, Reis um 0,8, Rohhäuten um 0,6, Arzneiwaren um 0,5, Eisen und Stahl um 0,5. Eine Zunahme der Ausfuhr war im Juli lediglich bei Schnittholz um 2,1 Mill. Zl., bei Weizen um 1,9 Mill. Zl. und bei Gerste um 0,4 Mill. Zl. zu verzeichnen. Demgegenüber trat ein Rückgang der Ausfuhr ein bei (in Mill. Zl.): Roggen um 4,2, Bacons um 1,4, Eiern um 1,2, Langholz um 0,7, Sperrholz um 0,5, Butter um 0,4, Flachs um 0,4.

**Der Schiffsverkehr im Hafen von Gdingen im 1. Halbjahr 1935.** Im 1. Halbjahr 1935 sind im Hafen von Gdingen 2259 Schiffe mit insgesamt 2 127 800 Nrgt. eingelaufen. Bezüglich der Nationalität der in Gdingen eingegangenen Fahrzeuge ist zu berichten, daß hinsichtlich der Tonnage Schweden an erster und Polen an zweiter Stelle stand. Es folgen England, Dänemark, Deutschland, Norwegen, die Vereinigten Staaten, Griechenland, Finnland, Lettland, Frankreich usw.

Die Wareneinfuhr im 1. Halbjahr nach Polen über Gdingen bezifferte sich auf 559 800 to, die Ausfuhr auf 2 910 900 to, davon 2 522 800 to Kohle. 3341 Passagiere sind in Gdingen eingetroffen und 3966 ausgereist.

**Der polnische Kompensationshandel.** Nach den soeben veröffentlichten vorläufigen Zahlen über den polnischen Kompensationshandel wurden in den ersten sieben Monaten des Jahres 1935 durch Vermittlung der Polnischen Kompensationshandels-Gesellschaft Waren für 38,6 Mill. Zl. aus Polen ausgeführt und für 21,4 Mill. Zl. eingeführt. Im Vergleich zur gleichen Zeit des Vorjahres war die Einfuhr um 12,2 Mill. Zl. größer und die Ausfuhr um 20,2 Mill. Zl.

Der Kompensationsverkehr mit den einzelnen Staaten hat den in der folgenden Aufstellung angeführten Umfang gehabt:

Land	Einfuhr	Ausfuhr
	in Mill. Zl.	
Vereinigte Staaten	8,6	8,8
Deutschland	4,3	13,5
Jugoslawien	2,5	4,5
Ungarn	1,5	3,2
Rumänien	0,95	4,0
Bulgarien	0,49	1,0
Italien	0,58	—

Wie aus diesen Zahlen ersichtlich, überwiegt die polnische Ausfuhr die Einfuhr im gesamten Kompensationsverkehr in der Berichtszeit, es muß deshalb mit einer Zunahme der Einfuhr nach Polen in den nächsten Monaten gerechnet werden. Besonders auffallend ist das Mißverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr im Kompensationsverkehr mit Deutschland. Da der deutsch-polnische Vertrag im Oktober d. J. abläuft, so hat Polen seine Einfuhr im Rahmen dieses Vertrages noch bedeutend zu steigern. Im Kompensationshandel mit den Vereinigten Staaten ist das Gleichgewicht fast erhalten, dagegen besteht ein überaus krasser Unterschied zwischen Einfuhr und Ausfuhr im Verkehr mit Rumänien. Im Verkehr zwischen Polen und Jugoslawien, Ungarn und Bulgarien spielt auch der in die Verträge aufgenommene „Touristenverkehr“ eine nicht unbedeutende Rolle, doch ist es so, daß die Einnahmen Polens aus dem Touristenverkehr aus diesen Ländern ungleich geringer sind als die Einnahmen der anderen Vertragspartner.

## Rußland

**Beibehaltung des staatlichen Außenhandelsmonopols.** In einem Teil der deutschen Presse wurde eine Mitteilung über die Lockerung des Außenhandelsmonopols in Sowjetrußland zum Teil wiedergegeben und nicht richtig ausgelegt. Die Grundlage für diese Mitteilung bildete eine Nachricht aus „Iswestija“. Der betreffende Absatz dieser Notiz heißt in der Uebersetzung:

„Der Rat der Volkskommissare der Sowjetunion gestattete dem Volkskommissariat für den Außenhandel den ihm unterstellten Ausfuhr- und Einfuhrorganisationen, den gemischten Ein- und Ausfuhrgesellschaften und Transportvereinigungen

## Schutenvermietung

Ankauf — Verkauf

# GEORG GADOW

Frauentorf i. Pom.

Fernruf Nr. 267 60



das Recht einzuräumen, Außenhandelsabschlüsse mit ausländischen Firmen sowohl auf dem Gebiete der Sowjetunion als auch im Auslande zu tätigen und im Rahmen der getätigten Abschlüsse Wechsel an ausländische Firmen auszustellen bzw. von diesen die Wechsel entgegenzunehmen.“ Der erwähnte Beschluß der Sowjetregierung bedeutet aber keineswegs eine Lockerung des Außenhandelsmonopols. Der Beschluß kann vielmehr als eine logische Folge der neuen Politik der Sowjetregierung angesehen werden, den Abschluß von Außenhandelsgeschäften in immer steigendem Maße nach Moskau zu verlegen. Voraussichtlich wird sich der Beschluß der Sowjetregierung in erster Linie bei der Ausfuhr Sowjetrußlands auswirken. Es soll zunächst für einige russische Monopolwaren versucht werden, in Rußland selbst einen Weltmarkt für die betreffende Ware (Flachs, Rauchwaren, Teppiche usw.) zu schaffen. Durch die Verlegung der ausländischen Einkaufstätigkeit nach Rußland selbst und die Schaffung einer Marktkonkurrenz für die betreffende Ware in Rußland sollen die Preise in die Höhe getrieben werden, was bei Verhandlungen im Absatzlande schwieriger war. Jedoch wird sich der Beschluß auch auf die Einfuhr Sowjetrußlands auswirken. Die deutschen Firmen werden bei Rußlandlieferungen sich mehr als bisher darauf einstellen müssen, Vertreter nach Moskau zu entsenden. Neben einer russischerseits erhofften Valutaersparnis spielen auch psychologische Momente für den Beschluß eine Rolle. Es wird dringend geraten, bei der Entsendung von Vertretern deutscher Firmen nach Sowjetrußland eine sehr sorgfältige Auswahl zu treffen.

**Die große Kara Meer-Expedition-Transporte sibirischer Produkte.** In Murmansk sammeln sich zur Zeit mehr als 70 Schiffe und mehrere starke russische Eisbrecher für die diesjährige große Expedition nach dem Kara Meer und den großen sibirischen Flüssen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß noch weitere Schiffe von den Russen für diese Fahrt gechartert werden, denn in Sibirien sind inzwischen große Mengen von Metallen, Pelzwerk, Holz usw. zum Abtransport angeliefert worden. Die Schiffe, in der Hauptsache russische und englische Dampfer, sind auf unbestimmte Zeit gechartert worden. Ein Teil der aus dem Norden und aus dem Innern Sibiriens stammenden Güter geht nach England, ein anderer Teil nach dem Kontinent und der Rest nach russischen Ostsee- und Schwarz-Meer-Häfen. Während in früheren Jahren hauptsächlich norwegische und auch deutsche Schiffe für diese Expedition nach dem hohen Norden verwendet wurden, sind in diesem Jahre nur 6 norwegische Dampfer und keine deutschen Schiffe an der Fahrt beteiligt.

## Finnland

**Außenhandel.** Im Juli d. J. betrug der Wert der Einfuhr 491 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 713 Mill. Fmk. (gegen 418 bzw. 761 Mill. Fmk. im Juli 1934), mithin der Ausfuhrüberschuß 222 Mill. Fmk. (343 Mill. Fmk. Juli 34). Für die ersten 7 Monate d. J. ergeben sich demnach folgende Zahlen (in Klammern die entsprechenden Zahlen für 7 Monate 1934): Einfuhr 2894 Mill. (2606 Mill.), Ausfuhr 3088 Mill. (3129 Mill.), Ausfuhrüberschuß 194 Mill. Fmk. (523 Mill.).

**Papierausfuhr.** Die Papierausfuhr erreichte im Juli 30 314 to gegenüber 28 885 to im gleichen Monat des Vorjahres. Auf die einzelnen Exporteure verteilt sich die Papierausfuhr im Juli dabei wie folgt: Finnländische Papiermühlen-Verein 21 476 to, Kymmene 8674 to und Finnländisches Papier-Kontor 164 to. In den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres belief sich die finnländische Papierausfuhr auf insgesamt 209 787 to gegenüber 199 428 to in der gleichen Zeit des Vorjahres.

**Der erste Radioleuchtturm Finnlands** wurde in diesen Tagen in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um den Utö-Leuchtturm bei der Einfahrt vom finnischen Meerbusen in die Fahrgewässer von Abo und Hangö. Der Feuerturm ist der erste Finnlands und einer der ältesten der Ostsee. Er wurde im Jahre 1754 errichtet und im Jahre 1909 einem Umbau unterzogen. — Die finnisch-sowjetrussische Leuchtturmkonferenz wurde am 15. August in Helsingfors abgeschlossen.

**Der Fernsprechverkehr.** Nach Angaben der finnländischen Presse sind im Jahre 1934 zwischen Finnland und dem Auslande 831 378 Ferngespräche geführt worden. Gegenüber dem Vorjahre bedeutet dies eine Zunahme der Ferngespräche um rund 40 000. Mehr als die Hälfte der im Jahre 1934 geführten Ferngespräche entfallen dabei auf Schweden. Im Jahre 1934 wurden zwei neue Länder, Australien und Argentinien, in den Fernsprechverkehr eingeschaltet. Wie ferner berichtet wird, ist die Errichtung einer neuen Kabelleitung zwischen Abo und Stockholm geplant, da die jetzige Kabelleitung zwischen diesen beiden Städten stark überlastet ist.

**Die Stadt Fredrikshamn (Hamina),** 30 km östlich des großen Zellstoff- und Holzexporthafens Kotka, hat beschlossen, einen neuen Hafen zu errichten, der auch für größere Schiffe den Zugang ermöglicht.

**Valio Cooperative Butter Export Association.** Kürzlich ist der Jahresbericht der Firma Valio über die Wirksamkeit während des Jahres 1934 auch in schwedischer Sprache im Druck erschienen. Aus dem umfangreichen, über 40 Seiten umfassenden Bericht machen wir im Folgenden nur einige, die Entwicklung und Erfolge der Firma beleuchtende kurze Angaben.

Die Buttermenge der Valio ist im Verhältnis zum vorhergehenden Jahre um 6253 Faß gewachsen, so daß dieselbe insgesamt 286 876 Faß betrug. Die Zunahme beträgt 2,2%.

**Die Verteilung des Butterverkaufs.** Außer der vorerwähnten direkt aus den Mitgliedsmolkereien eingetroffenen Butter von 286 876 Faß hatte Valio noch vom vorhergehenden Jahre auf Lager gebliebene 5214 Faß sowie in eigenen Stadtmolkereien hergestellte Butter von 23 378 Faß oder insgesamt 315 468 Faß unterzubringen. Von dieser Buttermenge wurden im Inlande 110 459 Faß verkauft und nach dem Auslande 204 145 Faß ausgeführt. Auf Lager blieben am Ende des Jahres 864 Faß. Der Verkauf im Inlande hat um 24 202 Faß oder 28% zugenommen und der Verkauf nach dem Auslande um 11 842 Faß oder 5,4% abgenommen. Die große Zunahme des einheimischen Verkaufes ist vorwiegend teils auf die niedrige Preislage für Butter, teils auf die teilweise Einschränkung der Margarine-Herstellung zurückzuführen.



Der Verkauf nach dem Auslande verteilte sich auf die verschiedenen Länder in den zwei letzten Jahren wie folgt:

	im Jahre 1934	im Jahre 1933
Nach England	135 298 Faß	114 403 Faß
„ Deutschland	64 879 „	97 903 „
Uebrig Länder	3 968 „	3 691 „
zusammen	204 145 Faß	215 997 Faß

Der Verkauf nach England nahm somit während des Berichtsjahres mit 18,2% zu, wogegen die Ausfuhr nach Deutschland mit 22,7% zurückging. Die Totalbutterausfuhr Valios nahm mit 5,4% ab.

Die Totalausfuhr des Landes in Butter wurde auf 218 400 Faß herabgemindert, während dieselbe im Jahre 1933 noch 233 278 Faß ausmachte. Valios Anteil an der ganzen Butterausfuhr des Landes betrug 93,47%.

Käsegeschäft. Valio empfing im Jahre 1934 von den Meiereien 2 391 090 kg Käse gegen 2 174 276 kg 1933 und 1 874 441 kg 1932. Wenn noch dazu die Produktion in den eigenen Stadtmolkereien, welche 1 193 767 kg ausmachte, mitberücksichtigt wird, stieg die Käsemenge auf insgesamt 3 584 857 kg. Die Zunahme im Vergleich zum vorhergehenden Jahre, wo die Gesamtmenge 3 338 842 kg betrug, macht also 246 015 kg oder 7,4%. Die nach dem Auslande im Jahre 1934 ausgeführte Käsemenge belief sich auf 2 265 840 kg.

**Beabsichtigte Gründung eines Stickstoffwerkes.** In der Tageszeitung „Uusi Suomi“ ist kürzlich wieder die seit Jahren behandelte Frage der Errichtung eines Stickstoffwerkes in Finnland behandelt worden. Diese Frage tritt in regelmäßigen Abständen immer wieder auf. Zuletzt, vor zwei Jahren, wurde das Projekt für höchst unrentabel gehalten. Finnische Sachverständige sprachen sich entschieden gegen den Bau einer solchen Fabrik aus angesichts der geringen Menge, die Finnland an Stickstoff jährlich benötige. Nun beginnt der Ingenieur Hormi (2. Vorsitzender der früher staatlichen, seit Anfang Dezember 1933 in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Schwefelsäure und Superphosphat A.-G. in Lappeenranta, die innerhalb der letzten zehn Jahre etwa 70 Mill. Fmk. Verlust gehabt haben soll) in einem Artikel die Rentabilität eines einheimischen Stickstoffwerkes nachzuweisen. Das Werk ist an dem Wasserfall Pyhäkoski bei Oulu (Uleaborg) geplant. Ing. Hormi, der nach der Zeitungsnachricht erst kürzlich die Stickstoffindustrie im Auslande studiert haben soll, gibt an, daß der jährliche Verbrauch an Stickstoff in Finnland mit 5000 t zu veranschlagen sei (1933 wurde der Verbrauch noch mit 2000 t angegeben). Deshalb sei es vorteilhaft, ein auf Ammoniak synthese aufgebautes Stickstoffwerk mit einer Jahresproduktion von etwa 5000 t zu errichten. Der Herstellungspreis einschließlich Verpackung betrage etwa 8 Fmk. für 1 kg. In dieser Berechnung sei die Verzinsung mit 5,5 Proz. des investierten Kapitals und 10 Proz. als Amortisation der gesamten Bausumme enthalten. Die finnische Außenhandelsstatistik zeige, daß der Preis für Salpeterstick-

stoff in Finnland in den Jahren 1924—1934 durchschnittlich 11—12 Fmk. gewesen sei und gegenwärtig etwas über 11 Fmk. betrage. Er sei zu dem Ergebnis gekommen, daß eine Produktionsanlage unter natürlichen Voraussetzungen und ohne Zuhilfenahme öffentlicher Mittel sehr wohl rentabel sei. Die Unabhängigmachung von der ausländischen Getreideeinfuhr, die doch beständig erstrebt werde, stelle an die Landwirtschaft größere Anforderungen und bedinge, daß auch in dem nördlichen Klima die Anpflanzung von an den Boden größere Ansprüche stellenden Kulturpflanzen möglich gemacht werde. Die Düngewirtschaft durch Anbau von Klee usw. zu betreiben verspreche wenig Aussicht auf Erfolg. Daher sei auch seit 1928 der Verbrauch von Stickstoffdüngemitteln trotz der wirtschaftlichen Depression um das Doppelte gestiegen.

Hormi gibt dann in seinen Ausführungen Vergleiche, mit denen er die Rentabilität des Werkes rein zahlenmäßig beweisen zu können glaubt. Der Jahresverbrauch von Stickstoff in Finnland sei, wie bereits erwähnt, 5000 t. Verschiedene Stickstoffverbindungen wären 1934 im Werte von 42,5 Mill. Fmk. eingeführt worden. Die Kapazität der Stickstoffanlagen der Welt werde auf 5 Mill. t jährlich berechnet, der Verbrauch betrage aber etwas über 2 Mill. t oder ca. 40 Proz. der Gesamtproduktion. Diese Sachlage habe aber den Preis des Stickstoffs nicht beeinflusst. Die Kapazität der Stickstoffwerke sei ja auch nicht für den Verbrauch in Friedenszeiten berechnet, sondern für den Bedarf im Falle eines Krieges.

## Lackfabrik Woelfert & Heinrich Steiffin

Gegr. 1887



Gegr. 1887

Sonderheiten

Bootslacke

Yachtlacke

Japan-Emailen

Schiffsfarben

**Nachtrag:** Die in der Nr. 16 des „O.-H.“ verwandten Bilder sind aufgenommen: das auf Seite 2 von der Industrie- und Handelskammer und auf Seite 3 von Büttner.



# 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. September 1935  
Nr. 9

Als Manuskript gedruckt. Kostenloser Abdruck mit Quellenangabe gestattet.

8. Jahrgang

Aus den Deutsch-Schwedischen Vereinigungen.

**Greifswald.** Größere Gemeinde auf Rügen sucht eine Lehrkraft für Schwedisch. Es handelt sich um eine Volksschule mit drei Aufbauklassen. Interessenten mit Lehrbefähigung für Schwedisch erhalten nähere Auskunft durch die Deutsche Gesellschaft zum Studium Schwedens, Greifswald, Roonstr. 9.

**Die Geschenke des Kaisers von Abessinien an den Kronprinzen von Schweden.**

(DSN.) Die schwedische Presse enthält ausführliche Schilderungen der Schätze, die der Kronprinz von seiner Reise in den Orient heimgebracht hat. Besonders zeugen die Geschenke des Kaisers von Abessinien von dem Glanz und der Pracht des Orients.

Die Sammlung enthält ein wunderbares Silberkreuz, ein Zeremonialschwert, einen abessinischen Kriegerschild und eine juwelenbesetzte Fliegenquaste aus Pferdehaaren. Ein meterhohes Portrait des Kaisers von Abessinien, in getriebenem Leder eingerahmt, hängt an einer Kette von zwei Elefantenzähnen, deren Spitzen von einer Kaiserkrone vereinigt werden. Das ganze Bild ist beinahe zwei Meter hoch.

Die Kronprinzessin hat ein besonderes Geschenk erhalten, das nicht weniger kostbar ist als diejenigen ihres Gatten, nämlich eine wunderbare, vollständig in Gold ausgeführte Handtasche.

Außer diesen Geschenken des Kaisers von Abessinien haben der Kronprinz und die Kronprinzessin auch von den Herrschern der anderen Länder, die sie besuchten, wertvolle Andenken erhalten.

**Der Malerprinz Eugen von Schweden.**

(DSN.) Am 1. August beging Prinz Eugen, der Bruder des Königs von Schweden, seinen 70. Geburtstag und empfing Glückwünsche aus Schweden und von seinen vielen Freunden im Auslande.

Der populäre schwedische Prinz ist als einer der besten Maler Schwedens berühmt und hat viele beachtliche Kunstwerke geschaffen. Im Stockholmer Stadthause befindet sich eine Galerie mit Fresken des Prinzen Eugen, die eine der größten Sehenswürdigkeiten des schönen Gebäudes sind. Prinz Eugen ist noch heute sehr rührig und ist erst kürzlich von Brüssel heimgekehrt, wo er eine Ausstellung seiner Gemälde geordnet hat. Er ist auch der Ratgeber junger Künstler und fördert talentierte Kunstschüler durch finanzielle Unterstützungen. Trotz seiner hohen Jahre und seiner vielfachen Kunstinteressen übt der Prinz auch noch seine Repräsentationspflichten aus.

In jungen Jahren hat Prinz Eugen seine Kunststudien in Frankreich und anderen Ländern getrieben. Später ließ er sich auf Valdemarsudde bei Stockholm nieder, in einem Park von hoher Naturschönheit, der nach dem Geschmack seines Besitzers geschmückt ist.

**Das Schwedische Schiffahrtsmuseum im neuen Hause.**

(DSN.) In allernächster Zukunft wird das Schwedische Schiffahrtsmuseum mit seinen 12 000 interessanten Ausstellungsgegenständen in sein neues Haus einziehen. Als das Museum vor zehn Jahren eröffnet wurde, betrug die Zahl der zur Schau dargebotenen Gegenstände etwas über 300. Damals verfügte das Museum nur über vier kleine Zimmer, heute siedelt es in ein stattliches Gebäude über, das nach allen Regeln der Kunst als modernes Museum eingerichtet ist. Da wird man z. B. das Modell eines neuzeitlichen Tankschiffs sehen, das der Länge nach geteilt ist, so daß man die ganze Einrichtung und Ausrüstung studieren kann. Neben diesem Beispiel der modernen Schiffsbaukunst findet man Modelle anderer Schiffstypen, einschließlich der vollgetakelten Segelschiffe mannigfacher Art. Dann gibt es zahlreiche Gallionsbilder, interessante Karten und Atlanten aller Epochen und viele andere interessante Gegenstände.

**Die Beleuchtung des neuen Stockholmer Flughafens.**

(DSN.) Der gegenwärtig im Bau befindliche neue schwedische Lufthafen Bromma bei Stockholm wird eine sehr moderne Beleuchtung für Nachtlandungen haben; eine Lichtflut von insgesamt 800 000 Kerzen wird die Landungsstelle erleuchten. Außerdem wird ein Leuchtturm mit einer Lichtstärke von 2 Millionen Kerzen seine Strahlen im Umkreis von 70 km aussenden. Der Flughafen, der schon die Aufmerksamkeit der Fachmänner auf sich gelenkt hat und ein wichtiges Glied in dem nordeuropäischen Flugverkehr sein wird, dürfte im nächsten Mai fertiggestellt sein.

**Landflucht und Eheschließungen in Schweden.**

(DSN.) Durch die Verbesserung der Konjunkturen in Schweden beginnen die schwedischen Städte wieder mehr als vorher die Landbevölkerung an sich zu locken. Im Jahre 1934 ist die Landbevölkerung in Schweden um 7608 Personen zurückgegangen, während die Städte um 29 132 Personen zugenommen haben. Die Zahl der Eheschließungen hat sich im Jahre 1934 ansehnlich vermehrt; auf 1000 Einwohner wurden 7,76 Ehen registriert, was die höchste Ziffer seit 75 Jahren darstellt.

**Einfuhr russischen Roherzes nach Schweden.**

(DSN.) Die schwedische Öffentlichkeit ist in letzter Zeit wiederholt darauf aufmerksam gemacht worden, daß russisches Roherz nach Schweden eingeführt zu werden beginnt und zwar handelt es sich, wie man denken könnte, nicht um technische Gründe, die die Einfuhr russischen Eisens nach dem Eisenland Schweden rechtfertigen, sondern es sind reine Preisgründe, die den Import hervorrufen. Die erste Schiffsload von 800 to ist am 7. 8. 35 in den Hafen von Köping eingeführt worden.



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

## Aus Brasilien

In der Augustsitzung sprach unser Mitglied, Herr Bankprokurist Schott aus Sao Paulo (Brasilien), der zur Zeit auf Urlaub in der deutschen Heimat weilt, in einem interessanten Vortrage über „Allerhand aus Brasilien“, in der Hauptsache als Einführung für reiselustige junge deutsche Kaufleute gedacht.

Er führte die Hörer zunächst nach Pernambuco, dessen Handel in den letzten Jahren ins Stocken geraten, während er Bahia mit seinen etwa 300 000 Einwohnern und einer kleinen deutschen Kolonie als eine mit Erfolg vorwärtstrebende Stadt anschaulich zu schildern wußte. Die Geschäftsgegend der unteren Stadt ist durch modern eingerichtete Fahrstühle mit der oben gelegenen Hälfte verbunden, in der neben ausgedehnten Villenquartieren auch Großbetriebe aller Art ihre Arbeitsstätten errichtet haben. Die Straßen sind bequem und sauber gehalten, Häuser und Gärten einladend. Die schönen Seebäder, wie Olinda, werden viel und gern besucht. 3 Tage später landet der Dampfer in Rio, einer der schönsten Städte Lateinamerikas, vielleicht der ganzen Welt. Bekannt ist sein großer natürlicher Hafen, dessen enge Zufahrt ein stark befestigtes Fort leicht abriegeln kann; man behauptet, es hätten vor dem Kriege alle Kriegsflotten der Welt darin bequem Platz finden können. Rio (in seiner Nähe der bekannte Zuckerhut, durch Drahtseilbahn [von Siemens & Schuckert erbaut] mit der Ebene verbunden) ist eine prächtig angelegte, aber teure Stadt. Der Hauptverkehr spielt sich im Zentrum ab, die Wohlhabenden wohnen etwa 600 m höher in reizend gelegenen Villen und Einzelhäusern. Einen wunderschönen Eindruck machen nachts die großen, bequemen Autostraßen am Strande, die im Glanze ihrer elektrischen Lampenlinien mit einer riesigen Perlenkette zu vergleichen sind. Eine Reihe hochstöckiger Gebäude erinnern an Städtebilder Nordamerikas. Der größte Kaffee-Export-Platz des Landes ist Santos mit einem an und für sich kleinen Hafen. Durch eine Eisenbahnlinie (Fahrzeit etwa 2 Stunden) ist Santos mit Sao Paulo der Hauptstadt der meist von Deutschen bewohnten gleichnamigen Provinz Sao Paulo verbunden; ein Meisterwerk englischer Ingenieurkunst. Viele Großkaufleute leben daher in der Hauptstadt und kommen täglich zum Hafen hinunter. Sao Paulo hat heute etwa eine Million Einwohner, wächst stetig an; man erzählt, es werde jede halbe Stunde ein neues Haus fertig gestellt; das Gelände dürfte dem von Groß-Berlin nur wenig nachstehen. Das Wahrzeichen der Stadt ist jetzt ein Wolkenkratzer von 25 Stockwerken, meist für Kontore bestimmt. Schöne Eigenhäuser, schloßartige Villen, gute Theater (allerdings ohne ständige Truppen), Klubs aller Länder, darunter auch mehrere deutsche; das weltbekannte Schlangeninstitut hat durch Versand seines wirksamen Serums schon viele vom sicheren Tode errettet. Der prächtige Orchideenpark, ein im Privatbesitze befindlicher reich ausgestatteter zoologischer Garten, stehen der Allgemeinheit zur Verfügung. In der Nähe der Stadt hat man einen großen Stausee angelegt, der mit dem Hafen Santos durch Kanal und Hebewerk verbunden ist, so daß kleinere Lastschiffe schnell bis zur Hauptstadt hinaufgebracht werden können. Umgekehrt herrscht starker Sonn-

tagsverkehr hinunter nach Santos, dessen vielbesuchte Seebäder der starken Strömung (Sog) wegen noch alljährlich ihre Opfer fordern. 25 Banken, darunter zwei deutsche, vermitteln den Geldverkehr. Im Außenhandel stehen z. Zt. Amerika und England an erster Stelle. Man importiert Automobile, elektrische Artikel aller Art, Farben, Teppiche Zeitungspapier, Benzin, Oele, Wein, um nur einiges zu nennen. Die eigene Industrie ist hoch entwickelt, man nennt Sao Paulo nicht mit Unrecht das Chicago Brasiliens. In erstklassiger Güte werden z. B. hergestellt Textilwaren, Seide, Hüte, Schuhe (besonders für Damen), Strickwaren aller Art, Geschirr, Eisenwaren, Klaviere, Möbel. Für das Ausland bleiben mehr und mehr nur Spezialartikel übrig. Porzellan ist noch nicht auf der Höhe. Neben der gerade in den letzten Jahren überaus ertragreichen Kaffee-Ernte, deren Ertragnisse auch sonst weit über dem Durchschnitt lagen, baut man jetzt viel Baumwolle (heute Trumpf); sie geht in der Hauptsache nach Japan; daneben Früchte, unter denen die Bananen, Orangen, Grape fruits, an erster Stelle stehen. Portugiesisch, die Sprache des Landes, kann man sich in etwa 2 bis 3 Jahren aneignen; neuerdings schreibt man schon die Orthographie phonetisch, die sich bereits längere Zeit in dem Mutterlande Portugal eingebürgert hat. Die Lebensverhältnisse sind nicht teuer; doch soll vor Einwanderung gewarnt sein; Stellung ist nur schwer zu bekommen, am ehesten für Spezialarbeiter. Der Brasilianer gilt als höflich, zuvorkommend, gastfrei. Daß sich der Fremde den Sitten und Gebräuchen des gastgebenden Landes anzupassen habe, ist selbstverständlich.

Der Besuch unseres Freundes Schott und sein interessanter Vortrag haben wieder einmal gezeigt, daß der Verein draußen bei seinen Sendlingen nicht vergessen ist, und daß gern die alten persönlichen Beziehungen in solchen Urlaubstagen hier aufgefrischt und neue geschlossen werden. Dafür sei Herrn Schott auch an dieser Stelle Dank gesagt.

Am Mittwoch, dem 4. 9., wird unser Herr Professor Pietzcker einen Vortrag mit Lichtbildern über das Berchtesgadener Land halten. Wir erwarten zahlreichen Besuch dieser letzten Sommerveranstaltung.

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

Dipl.=Bücherrevisor

Dipl.=Kfm. **H. Hodemacher**

Splittstraße 1

Fernruf 23 693





# **Billigster Getreideumschlag**

aus Kähnen, Eisenbahnwagen, Speichern und Lagerräumen  
in Seeschiffe und umgekehrt

**1 schwimmender pneumatischer Getreideheber**  
200 to Leistungsfähigkeit stündlich

**4 schwimmende Getreideheber**  
mit Leistungsfähigkeit bis zu 100 to stündlich

Amtliche Verwiegung, Reinigungs- u. Entstaubungsanlagen, Absackvorrichtungen

**Die Elevatorenverwaltung**  
**der Industrie- und Handelskammer zu Stettin**

Fernsprecher 35341 und 34766



## Steuertermin- u. Wirtschaftskalender für den Monat September 1935.

### 5. September:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der im Monat August 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.

### 6. September:

Einreichung der Aufstellung über die im Monat August 1935 getätigten Devisengeschäfte.

### 10. September:

1. Umsatzsteuervorauszahlung und Abgabe der Voranmeldung für den Monat August 1935.
2. Einkommensteuervorauszahlung für das III. Vierteljahr 1935.
3. Körperschaftsteuervorauszahlung für das III. Vierteljahr 1935.
4. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).
5. Entrichtung der Hundesteuer (Stettin).

### 16. September:

1. Grundvermögen- und Hauszinssteuer. Entrichtung beider Steuern für den Monat September 1935.
2. Lohnsummensteuer für den Monat August 1935 (in Stettin erst am 20. 9. 1935 fällig).
3. Börsenumsatzsteuer für August 1935.

### 20. September:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Die in der Zeit vom 1. bis 15. 9. 1935 einbehaltenen Beträge sind, falls sie mehr als 200.— Rm. betragen, an das zuständige Finanzamt abzuführen, sonst erst am 5. 10. 1935.
2. Bürgersteuer. Desgl. wie vor an die zuständige Gemeinde abzuführen.
3. Lohnsummensteuer für August 1935 für Stettin.
4. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

### 30. September:

Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

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-Annahme:  
 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.

## Erzeugnisse Pommerscher Feinpapierfabriken

hält vorrätig die

### Pommersche Feinpapier-Großhandlung

# Max Belling - Stettin

die gute Bezugsquelle

für alle

**Buchdruckereien und Papierhandlungen**

## Unternehmer Pommerns!

**Opfert** der Fliegerlandesgruppe 2 Stettin  
**Zur Förderung des Luftsportes.**  
 Steffin, Dohrnstraße 3.



HIER LIEST MAN ÜBERALL  
DEN  
"OSTSEE-HANDEL"





**NORD-OSTSEE**  
**STETTIN**  
 AM KÖNIGTOR NR. 6  
 RUF 28696  
 TELEGRAMM-ADR:  
 "NORDOSTSEE"  
**SCHIFFFAHRTS- U. BEFRADTUNG-SPEDITION-KLARIERUNG**  
**TRANSPORT-GES. MBH. Übernahme sämtl. See- u. Binnertransporte**



## Hermann Kröning

Stettin, Reifschlägerstr. 11



Armaturen für Dampf-, Gas- u. Wasser-  
 Rohre und Verbindungsstücke

Sämtliche  
**Malerarbeiten**

in Wohnungen, Treppenhäusern  
 an Fassaden

Anstrich von Eisenkonstruktionen  
 Schildermalerei u. Möbellackiererei



## Kurt Dittmer & Co.

STETTIN

Augustastr. 49 / Fernsprecher 29200



## Bunkerkohlen

in Stettin und in Hohensaaten

.....  
**Flußschiffsreederei**  
 .....

## Reinhold Kühnke

Stettin

Gegründet 1875 — Fernspr. 30113, 30585

## Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin

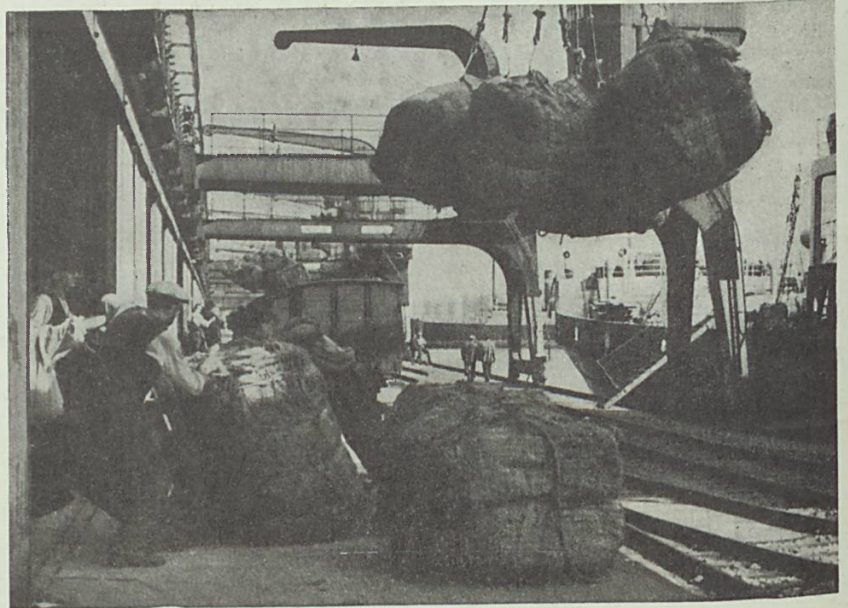
**Frauenstr. 30 III (Börse)**

erteilt Auskunft über wirtschaftliche Fragen Finnlands, Lettlands, Estlands.



Im Stettiner Freihafen  
Flachumschlag

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

Fischer & Schmidt, Stettin.

Stadtbücherei  
Gr. Schanze 28