

OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

Die Aussichten für die Verkehrsentwicklung im Hafen Stettin.
 Von Dr. W. Teubert.

Schwedens Außenhandel 1935.

UNION

Actien-Gesellschaft für See- und Fluss-Versicherungen in

Gegründet 1857

STETTIN

Transport-Versicherungen
aller Art

Fernsprecher Nr. 27060

Drahtanschrift: „Seeunion“



**Rud. Christ. Gribel
Stettin**

Regelmäßige Frachtdampferlinien
zwischen **Stettin**

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

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

Regelmäßige Passagierdampferlinien
zwischen

Stettin—Tallinn (Reval)—Helsingfors
Stettin—Tallinn (Reval)—Wiborg
Stettin—Wisby—Stockholm
Stettin—Riga

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

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

Seeversicherung

Transport-Versicherung
Unfall-Versicherung
Haftpflicht-Versicherung
Kraftfahrzeug-Versicherung

Einbruchdiebstahl-Versicherung
Wasserleit.-Schäd.-Versicherung
Reisegepäck-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.

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für das Ostdeutsche Wirtschaftsgebiet und die Ostseeländer

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

AMTLICHES ORGAN DER WIRTSCHAFTSKAMMER FÜR POMMERN.

MITTEILUNGEN:

des Landesverkehrsverbandes Pommern e. V.

der Wirtschaftsgruppe Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel, Bezirksgruppe Pommern

der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel, Bezirksgruppe Pommern

der Bezirksgruppe Pommern des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen, Sitz Stettin.

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

des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin

der Deutsch-Schwedischen Vereinigung zu Stettin

Deutsch-schwedischer Nachrichtendienst der Deutschen Gesellschaft zum Studium Schwedens

zu Greifswald, bearbeitet unter Mitwirkung der Nordischen Ausland-Institute der Universität Greifswald.

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

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, für den Anzeigenteil W. Winkelmann alle in Stettin, Börse, Fernspr. 35341. IV. Vj. 2706.

Nr. 5

Stettin, 1. März 1936

16. Jahrg.

Die Aussichten für die Verkehrsentwicklung im Hafen Stettin.

Von Dr. Werner Teubert, Potsdam.

(Fortsetzung und Schluß.*)

Stettins und Pommerns Verkehr mit dem Einflußgebiet des Mittellandkanals.

Die bevorstehenden Darlegungen sollten nicht nur Herkunft und Bestimmung des Stettiner Hafenverkehrs und die an ihm vornehmlich beteiligten Güterarten erkennen lassen, sondern auch Hinweise darüber geben, welcher Teil des Verkehrs in seinem Bestand etwa bedroht werden oder wesentliche Veränderungen erfahren kann. Solche Änderungen sind besonders in dem Güterverkehr zwischen Ost- und Westdeutschland, der bisher seinen Weg über den Stettiner Hafen nahm, infolge der Vollendung des Mittellandkanals zu erwarten. Wenn daher im folgenden in erster Linie untersucht wird, welchen Einfluß dieser Kanal auf den Verkehrsumfang in Stettin ausüben kann, so geschieht dies auch deswegen, weil mit der Vollendung des Mittellandkanals bereits in 2 bis 3 Jahren zu rechnen ist und sich seine Auswirkungen mit gewisser Wahrscheinlichkeit voraussehen lassen. Um auf diese Auswirkungen näher eingehen zu können, muß zuvor eine Zusammenstellung darüber gegeben werden, welcher Verkehr sich bisher zwischen Stettin und dem Einflußgebiet des Mittellandkanals auf dem unmittelbaren Bahnweg oder Binnenschiffahrtsweg (einschließlich des Binnen-See-Verkehrs) vollzieht oder aber den Seeweg zwischen Stettin und den westlichen Nordseehäfen nimmt. Das Einflußgebiet des Mittellandkanals, d. h. das Gebiet, in dessen Verkehr mit Stettin der Mittellandkanal eingeschaltet werden könnte, ist in Anlehnung an die Verkehrsbezirke der Reichsstatistik in 5 Teile gegliedert worden: 1. Bezirk Magdeburg und Anhalt (da auch

Mengen, die jetzt im Verkehr mit Stettin in Magdeburg umgeschlagen werden, eine Strecke des Kanals benutzen könnten), 2. Provinz Hannover, Hessen-Nassau ohne Frankfurt, Westfalen ohne Ruhrgebiet, Oldenburg und die Weser; zu diesem Gebiet wird ferner der Seeverkehr Stettins mit bremschen und oldenburgischen Seehäfen gerechnet, da ein Teil von ihm aus dem Hinterland dieser Häfen stammt und daher für den Mittellandkanal in Betracht kommen kann. Das dritte Gebiet umfaßt das Rheingebiet, die Rhein-Ruhr-Häfen und dazu den Seeverkehr mit Emden, da dieser vornehmlich aus dem Ruhrgebiet stammt; der vierte Teil die übrige Rheinprovinz, der fünfte das Oberrheingebiet, das theoretisch auch im Verkehr mit Stettin vom Mittellandkanal Gebrauch machen kann, und der sechste Teil den Seeverkehr mit den Niederlanden, der überwiegend Verkehr des Rheingebiets darstellt. Der Verkehr Stettins mit Belgien, von dem ein geringer Teil ebenfalls aus Westdeutschland stammt, ist hier fortgelassen, zumal andererseits ein Teil des Seeverkehrs mit Holland für den Mittellandkanal nicht in Betracht kommen kann.

Neben dem Stettiner Verkehr ist jedoch auch der Verkehr der übrigen Provinz Pommern mit dem Einflußgebiet des Mittellandkanals in gleicher Weise darzustellen, um prüfen zu können, wie weit dieser Verkehr künftig auf den Mittellandkanal übergehen kann; er würde sich dabei Stettins als Umschlagplatz bedienen und damit diesem Hafen zusätzlichen Verkehr bringen. Während als Stettiner Verkehr der Seeverkehr des Wirtschaftsgebietes Stettin, der Binnenschiffahrtverkehr der Hafenplätze an der Oder in Pommern und der Eisenbahnverkehr der pommerschen Häfen zusammengefaßt

*) Vergl. „O.-H.“ Nr. 4.

wird, wird als Verkehr des übrigen Pommern ihm gegenübergestellt der Eisenbahnverkehr Pommerns ausschließlich des der pommerschen Seehäfen, der Binnenschiffahrtverkehr der übrigen pommerschen Wasserstraßen und der Seeverkehr der pommerschen Häfen außer Stettin. Wenn man hierbei den

Verkehr in östlicher und westlicher Richtung nach den wichtigsten Güterarten gliedert und die in den Jahren 1929 bzw. 1934 auf der Bahn, auf See- und Binnenschiffen beförderten Gütermengen zusammenfaßt, erhält man folgende Uebersicht.

Verkehrsbeziehungen Stettins und Pommerns mit dem Einflußgebiet des Mittellandkanals zu Bahn, See- und Binnenschiff in den Jahren 1929 und 1934.

a = Stettin, b = übriges Pommern

in 1000 t	Jahr	Bez. Magdeburg und Anhalt	Hannover, Westfalen ohne Ruhr usw. 1)	Ruhrgebiet, Duisburg, Emden	übrige Rheinprovinz	Südwest- deutschland 2)	Holland über See	zusammen
Empfang aus Westen.								
Steinkohlen, -koks	a) 1929	0,1	2,9	303,4	2,9	—	175,4	484,7
	1934	—	—	950,8	0,7	—	262,6	1 214,1
	b) 1929	0,1	6,8	86,4	1,1	—	24,1	119,5
	1934	—	0,1	48,5	2,2	—	44,7	95,5
Walzwerks- erzeugnisse	a) 1929	3,9	11,0	20,9	2,1	1,3	37,5	76,7
	1934	1,4	7,5	22,4	4,5	0,2	46,7	82,7
	b) 1929	2,2	3,8	14,9	0,8	0,5	—	22,2
	1934	3,8	7,3	22,0	5,1	0,2	1,1	39,5
Andere Eisenwaren und Maschinen	a) 1929	3,6	3,9	4,8	4,0	3,6	2,3	22,2
	1934	2,3	4,7	5,8	4,9	3,4	6,5	27,6
	b) 1929	2,4	4,2	3,6	2,7	3,4	—	16,3
	1934	1,3	4,4	6,0	1,4	4,8	0,2	18,1
Düngemittel	a) 1929	5,2	2,9	11,8	0,3	0,5	0,3	21,0
	1934	3,1	3,7	16,5	1,0	1,6	15,3	41,2
	b) 1929	73,5	69,8	54,1	3,8	7,2	0,3	208,7
	1934	78,4	59,9	71,7	8,1	23,1	5,8	247,0
Sonstige Güter	a) 1929	40,5	38,0	7,0	20,3	6,4	23,4	135,6
	1934	36,2	44,7	17,7	20,5	5,5	78,1	202,7
	b) 1929	26,8	45,1	4,9	8,8	3,7	0,7	90,0
	1934	30,5	34,6	7,0	13,2	6,5	2,9	97,7
alle Güter	a) 1929	53,3	58,7	347,9	29,6	11,8	238,9	740,2
	1934	43,0	60,6	1 013,2	31,6	10,7	401,1	1 569,2
	b) 1929	105,0	129,7	163,9	17,2	14,8	25,1	455,7
	1934	114,0	106,3	155,2	30,0	34,6	54,7	494,8
Versand nach Westen.								
Weizen	a) 1929	—	4,7	0,2	0,2	—	38,8	43,9
	1934	—	26,5	9,4	0,7	—	147,8	184,4
	b) 1929	—	3,3	0,3	1,4	—	6,2	11,2
	1934	—	20,3	19,0	13,2	0,4	60,4	113,3
Roggen	a) 1929	0,4	11,5	0,4	0,1	—	24,0	36,4
	1934	6,5	33,2	52,4	1,8	—	131,0	224,9
	b) 1929	0,1	4,9	2,9	0,8	—	19,7	28,4
	1934	1,8	52,6	26,3	5,9	0,2	66,0	152,8
Hafer, Gerste	a) 1929	2,7	2,3	0,2	0,3	—	47,5	53,0
	1934	11,0	4,4	3,8	0,4	—	28,0	47,6
	b) 1929	2,8	3,6	1,3	0,1	0,9	39,2	47,9
	1934	2,1	18,2	4,7	1,5	—	25,5	52,0
Mehl	a) 1929	0,1	1,4	1,3	3,5	—	46,5	52,8
	1934	0,1	3,3	1,5	3,8	—	73,6	82,4
	b) 1929	—	1,4	1,3	0,6	2,1	—	5,4
	1934	—	1,1	0,7	—	1,5	12,9	16,2
Papier	a) 1929	0,7	1,7	0,2	1,7	0,2	5,5	10,0
	1934	2,7	3,6	0,2	1,7	0,1	8,6	16,9
	b) 1929	1,3	5,9	1,5	1,5	3,3	—	13,5
	1934	0,9	3,4	0,9	1,4	3,9	—	10,5

1) Braunschweig, Hannover, Westfalen ohne Ruhr, Hessen-Nassau ohne Frankfurt, Oldenburg, Bremen.

2) Hessen, Frankfurt, Baden, Pfalz, Württemberg.

in 1000 t	Jahr	Bez. Magdeburg und Anhalt	Hannover, Westfalen ohne Ruhr usw.	Ruhrgebiet, Duisburg, Emden	übrige Rheinprovinz	Südwest- deutschland	Holland über See	zusammen
Zucker	a) 1929	—	—	0,1	0,3	—	61,5	61,9
	1934	0,7	0,1	—	—	—	69,4	70,2
	b) 1929	—	—	—	—	—	1,0	1,0
	1934	0,5	—	—	—	—	11,1	11,6
Sonstige Güter	a) 1929	21,9	17,3	9,3	18,4	7,5	37,7	112,1
	1934	22,8	22,4	13,4	13,1	7,2	60,1	139,0
	b) 1929	28,9	58,6	146,7	51,5	19,8	0,6	306,1
	1934	24,5	51,4	75,8	25,0	23,0	6,3	206,0
Alle Güter	a) 1929	25,8	38,9	11,7	24,5	7,7	261,5	370,1
	1934	43,9	93,5	80,7	21,6	7,3	519,7	766,7
	b) 1929	33,1	77,7	154,0	55,9	26,1	66,7	415,5
	1934	29,8	147,0	127,4	47,0	29,3	182,2	562,7
Empfang und Versand ganz Pommerns zusammen.								
insgesamt	1929	217	305	678	127	60	592	1 979
	1934	231	407	1 376	130	82	1 167	3 393
davon zu Bahn	1929	192	256	366	93	60	—	967
	1934	188	203	240	63	79	—	773
davon zu Binnenschiff (einschl. Binnen- See-Verkehr)	1929	25	—	18	34	—	—	77
	1934	43	3	55	67	3	—	171
davon zu Seeschiff	1929	—	49	294	—	—	592	935
	1934	—	201	1081	—	—	1 167	2449

Man sieht, daß in dem Verkehr Pommerns, in dem vielleicht der Mittellandkanal benutzt werden könnte, im Jahr 1929 fast 2 Mill. to befördert worden sind und daß diese Menge im Jahr 1934 auf rund 3,4 Mill. to anstieg. Im Versand von Westen nach Pommern, der etwa 60 vH. der Güterbewegung in beiden Richtungen ausmachte, stieg dieser Verkehr in gleichem Maße wie in der umgekehrten Richtung. Der Anteil des Stettiner Wirtschaftsgebiets in diesem Verkehr mit dem Einflußgebiet des Kanals betrug 1929 etwa 55 vH., nahm aber 1934 auf 68 vH. zu, wodurch eine Untersuchung der Auswirkung des Kanals auf den Stettiner Verkehr um so wichtiger erscheint; auch wird sich ja der bisher über Stettin gehende Verkehr mit dem Westen eher des Kanals bedienen, als der zu seinem Einflußgebiet weniger günstig gelegene der übrigen Provinz Pommern. An dem gesamten Verkehr Pommerns mit dem Einflußgebiet des Kanals waren 1929 Eisenbahn und Seeweg mit etwa den gleichen Mengen beteiligt. Im Jahr 1934 nahm aber der Eisenbahnverkehr, besonders durch starken Rückgang des Grubenholzversands zur Ruhr, erheblich ab, während die Benutzung des Seeweges, besonders durch Vermehrung des Kohlen- und Getreideverkehrs, so stark zunahm, daß auf ihm eine 3 mal so große Menge wie auf dem Bahnweg befördert wurde. Die Binnenschiffahrt, die bisher nur mit Magdeburg oder im Binnen-See-Verkehr mit westdeutschen Binnenhäfen möglich war, nahm in beiden Jahren nur mit 4 bzw. 5 vH. an dem Gesamtverkehr mit Mittel- und Westdeutschland teil.

Von dem hier betrachteten Gesamtverkehr Pommerns mit dem Westen kam auf das Gebiet um Magdeburg mengenmäßig kaum ein Zehntel (1934 nur 7 vH.), und auch diese Mengen werden nur zum geringen Teil auf den Mittellandkanal übergehen können. Der Verkehr mit dem westlich anschließenden Gebiet, ausschließlich des Ruhrgebiets, zu dem auch der Seeverkehr mit den Weserhäfen gerechnet wurde, war wesentlich umfangreicher und vollzog sich 1929 überwiegend auf dem Bahnweg, während 1934 etwa zur

Hälfte der Seeweg beteiligt war. Auch dieser Verkehr tritt jedoch sehr stark zurück gegenüber dem Verkehr mit dem Ruhrgebiet und Holland, auf den von den pommerschen Verkehrsmengen mit dem Westen 1929 fast zwei Drittel, 1934 sogar drei Viertel kamen. Im Jahr 1934 ging der weitaus größte Teil dieses Verkehrs auf dem Seeweg über Emden bzw. Rotterdam, während 1929, bevor die Ruhrkohlen sendungen über Berlin nach Stettin einsetzten, im Verkehr mit der Ruhr der größere Teil noch zu Bahn ging. Der unmittelbare Verkehr Pommerns mit der übrigen Rheinprovinz machte mit einer Gütermenge von rund 0,13 Mill. to, die sich von 1929 auf 1934 wenig änderte, 1934 nur 4 vH. des gesamten pommerschen Verkehrs mit dem Westen aus; allerdings kam auch ein Teil des für Holland nachgewiesenen Verkehrs in der Rheinprovinz auf. Noch erheblich geringer war der Verkehr mit Südwestdeutschland; angesichts dieser geringen Mengen von weniger als 100 000 to erscheint es zweifelhaft, ob ein durchgehender Verkehr auf so große Entfernungen zwischen dem Oberrhein und Pommern über den Mittellandkanal lohnend sein wird.

Von den Gütermengen, die vom Westen nach Pommern befördert wurden, kamen 1929 etwa die Hälfte und 1934 fast zwei Drittel auf Steinkohlen und Koks von der Ruhr, die meist über Emden oder Rotterdam über See und nur zu einem kleinen Teil zu Bahn gingen. Dagegen wurde die auch beträchtliche Menge an Phosphor-, Kali- und Stickstoffdüngemitteln, die von 1929 auf 1934 auch stark zunahm, ganz überwiegend zu Bahn nach Pommern befördert. In dem umfangreichen Versand von Walzwerkserzeugnissen aus Rheinland-Westfalen waren neben dem Bahnweg auch der Seeweg mit Holland und auch der Binnen-See-Verkehr beteiligt. Der Versand an anderen Eisenwaren und an Maschinen ging meist auf dem Bahnweg und wird ihm wohl auch zum großen Teil erhalten bleiben, da es sich vielfach um Sendungen handelt, die sich auf zahlreiche Orte verteilen, hohe Umschlagskosten erfordern und dazu schnell befördert wer-

den müssen. Dies trifft zum Teil auch für die übrigen Güter zu, die von Westen nach Osten gingen; sie machten aber von dem Gesamtverkehr in dieser Richtung 1929 nur 19 und 1934 nur 14 vH. aus. In der umgekehrten Richtung hat sich der Getreideversand, der ganz überwiegend auf dem Seeweg ging, auf das 3 1/2 fache erhöht, obgleich die Mengen an Hafer und Gerste fast unverändert bleiben; Getreide machte daher 1929 kaum mehr als 1/4, 1934 aber mehr als die Hälfte des Gesamtversands von Pommern nach Westen aus. Auch der

Versand an Mehl und Zucker, der wesentlich zugenommen hat, ging zumeist über Rotterdam nach Westdeutschland, während der Absatz von pommerschem Papier sich aller 3 Verkehrsmittel bediente und sich auf alle Teile des Einflußgebiets des Kanals verteilte. Die sonstigen Güter von Osten nach Westen nahmen einen größeren Umfang als in umgekehrter Richtung an, gingen aber zurück; zu diesen Gütern, die überwiegend zu Bahn befördert wurden, gehören Kartoffeln, Bau- und Nutzholz und besonders Grubenholz.

Der Anteil des Einflußgebiets des Mittellandkanals an dem Güterverkehr Stettins und Pommerns in den Jahren 1929 und 1934.

in 1000 t		zu Bahn*)		zu Binnenschiff (einschl. Binnen-See-Verkehr)		mit Seeschiffen		zusammen	
		insgesamt	davon mit Einflußgebiet des Kanals	insgesamt	davon mit Einflußgebiet des Kanals	insgesamt	davon mit Einflußgebiet des Kanals	insgesamt	davon mit Einflußgebiet des Kanals
Empfang Stettins	1929	3 187	172	1 388	40	3 383	528	7 958	740
	1934	3 172	119	1 564	55	3 904	1 395	8 640	1 569
1934 vH. von	1929	100	69	113	137	115	265	108	212
	1934	2 147	55	1 809	30	1 500	286	5 456	371
Versand Stettins	1929	2 147	55	1 809	30	1 500	286	5 456	371
	1934	1 826	45	2 493	54	1 734	668	6 053	767
1934 vH. von	1929	85	82	138	180	116	233	111	206
	1929	5 803	416	660	1	316	39	6 779	456
Empfang des übrigen Pommern	1929	5 803	416	660	1	316	39	6 779	456
	1934	5 258	419	729	8	377	68	6 364	495
1934 vH. von	1929	91	101	110	800	119	174	94	109
	1929	4 104	326	682	5	508	83	5 297	414
Versand des übrigen Pommern	1929	4 104	326	682	5	508	83	5 297	414
	1934	3 310	189	695	54	673	319	4 678	562
1934 vH. von	1929	81	58	102	1 080	132	384	88	136
	1929	15 244	967	4 539	77	5 707	935	25 490	1 979
Empfang und Versand ganz Pommerns	1929	15 244	967	4 539	77	5 707	935	25 490	1 979
	1934	13 566	773	5 481	171	6 688	2 449	25 735	3 393
1934 vH. von	1929	89	80	121	222	117	262	101	171

*) In den Zahlen für Stettin ist auch der Bahnverkehr der übrigen pommerschen Häfen enthalten.

Durch die vorstehende Uebersicht soll nun gezeigt werden, welche Bedeutung diesem Verkehr des Mittellandkanals, der hier nach der Ost- und Westrichtung sowie nach den 3 Verkehrsmitteln gegliedert ist, im Rahmen des gesamten Verkehrs Stettins sowie des übrigen Pommern beizumessen ist. Soweit die Güterbewegung mit dem Westen sich auf dem Bahnweg vollzog, ist sie von 1929 auf 1934 um 20 vH. und damit stärker zurückgegangen als der Gesamtverkehr Pommerns, und zwar besonders infolge des geringeren Grubenholzversands. Der Verkehr mit dem Westen auf Binnenschiffen bzw. Binnen-See-Schiffen hat sich mehr als verdoppelt und ist damit weit stärker gestiegen als der gesamte pommersche Binnenschiffahrtverkehr. Eine noch stärkere Vermehrung hat, auch im Verhältnis zur Entwicklung des gesamten pommerschen Seeverkehrs, der Seeverkehr mit den westlichen Seehäfen erfahren. Dabei ist bemerkenswert, daß der Verkehr auf dem Seeweg mit dem Westen in den übrigen pommerschen Seehäfen noch stärker zugenommen hat als in Stettin, so daß auf diese Seehäfen 1934 schon etwa ein Fünftel der Mengen kam, die Stettin verfrachtete. Der ganze pommersche Verkehr auf allen Verkehrsmitteln mit dem Westen hat um 71 vH., der gesamte Güterverkehr in Pommern aber nur um 1 vH. zugenommen. Damit hat von 1929 auf 1934 sowohl im Versand und Empfang Stettins als auch im Versand und Empfang des übrigen Pommern der Gütertausch

mit dem Westen wesentlich stärker zugenommen als mit den übrigen Verkehrsgebieten.

Will man erkennen, welcher Anteil des gesamten pommerschen Güterverkehrs von oder nach dem Einflußgebiet des Mittellandkanals befördert wurde, so muß man berücksichtigen, daß auch ein erheblicher Teil des Eisenbahn- und Binnenschiffverkehrs zwischen den pommerschen Häfen und dem benachbarten Binnenland Gütermengen waren, die auf dem Seeweg von oder nach dem Westen befördert wurden, denn der größte Teil dieser Mengen des Seeverkehrs wurde ja in den pommerschen Seehäfen zwischen Seeschiff und Bahn oder Binnenschiff umgeschlagen. Man kann daher schätzen, daß im Jahr 1929 etwa ein Achtel, 1934 aber etwa ein Viertel des gesamten Güterverkehrs in Pommern einschließlich Stettin von oder nach dem Westen befördert wurde. Auch wenn man die bedeutenden Mengen des Ruhrkohlenversands zwischen Stettin und Berlin absetzt, macht der Anteil des Verkehrs mit dem Westen nur etwa ein Sechstel des ganzen pommerschen Verkehrs aus. Man ersieht daraus, wie eng die pommersche Wirtschaft mit Westdeutschland verflochten ist, und wie wichtig es ist, auch den Einfluß des Mittellandkanals auf diesen Verkehr hin zu untersuchen. Vorher sei jedoch noch kurz darauf hingewiesen, welche Bedeutung der Getreideversand nach dem Westen, der neben der Kohle im Verkehr zwischen Osten und Westen am wichtigsten ist, für die pommersche Landwirtschaft hat.

Der pommersche Getreideversand nach dem Einflußgebiet des Mittellandkanals.

Jahr	Ernteertrag in Tonnen*) 1000 t	Zufuhr zu Bahn und Binnenschiff nach pommerschen Seehäfen			Versand nach dem Einfluß- gebiet des Mittellandkanals aus den übrig.		Geschätzter Anteil des pommerschen Getreides an diesem Versand		
		insgesamt 1000 t	davon aus Pommern 1000 t	v. H.	aus Stettin 1000 t	Pommern 1000 t	1000 t	v. H. der Ernte	
Weizen	1929	134	116	65	56	44	11	30	22
	1934	254	318	118	37	184	113	120	47
Roggen	1929	751	379	161	43	36	28	28	4
	1934	788	371	166	45	225	153	180	23
Hafer	1929	654	258	198	77	34	44	59	9
	1934	502	57	48	84	14	38	45	9
Gerste	1929	171	86	35	41	19	4	7	4
	1934	165	88	47	54	14	15	16	10
zusammen	1929	1 710	839	459	55	133	87	124	7
	1934	1 709	834	379	46	437	319	261	21

*) im Durchschnitt der Jahre 1928/29 bzw. 1933/34.

Von dem Getreideversand nach dem Einflußgebiet des Mittellandkanals, der von 1929 auf 1934 auf das $3\frac{1}{2}$ fache anstieg, gingen 1934 über Stettin etwa drei Fünftel, über die übrigen pommerschen Häfen etwa zwei Fünftel. Von den zu Bahn oder Binnenschiff den pommerschen Seehäfen zugeführten Getreidemengen stammte 1929 etwas mehr als die Hälfte, 1934 etwas weniger als die Hälfte aus der Provinz Pommern, der Rest aus dem weitergelegenen Binnenland. Hieraus ist zwar nicht ohne weiteres zu folgern, daß in dem gleichen Verhältnis sich auch die über See nach Westen beförderten Mengen auf pommersches und anderes Getreide verteilten. Denn in dem aus Pommern nach den Seehäfen gelangten Getreide ist vermutlich ein größerer Teil als von dem aus anderen Provinzen kommenden in die dortigen Mühlen gegangen. Doch dürfte andererseits gerade pommersches Getreide in größeren Mengen auch auf der Landstraße den Häfen zugeführt, also in den hier betrachteten Mengen nicht enthalten sein. Es ist geschätzt worden, daß im Jahr 1929 etwa 7 vH., im Jahr 1934 aber mit rund 360 000 to etwa 21 vH. der pommerschen Getreideernte in dem Einflußgebiet des Mittellandkanals abgesetzt wurden. Hieraus ergibt sich die außerordentliche Bedeutung des Verkehrs mit dem Westen und damit auch des Mittellandkanals für die pommersche Wirtschaft; um so mehr als der Anteil des nach Westen gehenden Getreides zwar bei Hafer und Gerste nur etwa ein Zehntel, bei Roggen und besonders bei Weizen aber einen weit höheren und gegen 1929 stark gestiegenen Anteil an der pommerschen Ernte ausmachte.

Welche Veränderungen hat der Stettiner Verkehr durch den Mittellandkanal zu erwarten?

Es soll nunmehr an Hand der Zahlen über den Verkehr zwischen Pommern und den als Einflußgebiet des Mittellandkanals angesehenen westlichen Landesteilen geprüft werden, welche Gütermengen nach Eröffnung des Kanals infolge der dann geänderten Frachtenlage dem See- und Binnenschiffahrtverkehr Stettins verloren gehen, und welche ihm etwa neu zugeführt werden können. Dabei soll zunächst nur der Verkehr des Jahres 1934 zugrunde gelegt, d. h. untersucht werden, wie dieser Verkehr sich geändert hätte, wenn 1934 der Kanal bereits im Betrieb gewesen wäre. Dagegen sollen die Frachtvergleiche sich auf den neuesten Frachten aufbauen, den Eisenbahntarifen von 1935 und den zur Zeit geltenden Tarif für die Schiffahrtabgaben und Schlepplöhne auf den westdeutschen Kanälen. Dieser Tarif sieht vor,

daß auf dem Mittellandkanal östlich von Misburg bei Hannover im Verkehr mit Westdeutschland die doppelten Abgaben wie auf den meisten übrigen Kanalstrecken erhoben werden; es wurde angenommen, daß nach Vollendung des Kanals diese hohen (doppelten) Abgaben auch für die Strecke von der Elbe bis Berlin gelten werden (andernfalls würde der Wettbewerb des Mittellandkanals gegenüber dem Seeweg noch schärfer und damit der Verkehrsausfall Stettins noch größer werden). Schiffskosten und Schlepplöhne für die Reise über den Mittellandkanal wurden theoretisch auf Grund der Selbstkosten des Schiffahrtbetriebes ermittelt, während bei dem übrigen Binnenschiffahrtverkehr und bei dem Seeweg die aus dem Jahr 1935 bekannten Seefrachten zugrunde gelegt wurden. Bei dem Vergleich der See-, Binnenschiffahrt- und Eisenbahnfrachten zur Ermittlung der künftig billigsten Verkehrswege sind bei den Frachten über die See- und Binnenwasserwege neben den Schiffskosten, Schleppkosten und tarifmäßigen Befahrungsabgaben die Umschlagkosten und die Zu- und Ablaufrachten zu Bahn eingesetzt, und es ist berücksichtigt worden, daß der Wasserweg im allgemeinen um mindestens 10 bis 15 vH. billiger sein muß als der regelmäßiger und schneller befördernde direkte Bahnweg, wenn er die betreffenden Gütermengen an sich ziehen will.

Unter den wichtigeren Güterarten, bei denen die Frachtvergleiche vorzunehmen und das künftige Einflußgebiet des Kanals sowie die Veränderung im Stettiner Hafenverkehr abzuschätzen sind, steht die Steinkohle im Vordergrund. Die bedeutenden Mengen an Ruhrkohle, die bisher über See und Stettin nach Berlin und den Märkischen Wasserstraßen gingen, werden Stettin im See- und Binnenschiffahrtverkehr gänzlich verloren gehen, da der mittelbare Weg von der Ruhr nach diesen Binnenhäfen über den Kanal billiger sein und dazu den zweimaligen für die Kohlen meist nachteiligen Umschlag in den Seehäfen ersparen wird. Die Frachtverbilligung der Ruhrkohle infolge des Kanals wird aber auch zur Folge haben, daß ein Teil der englischen Kohle in Berlin verdrängt wird; es sei jedoch angenommen, daß nur die Hälfte der bisher über Stettin nach Berlin vordringenden englischen Kohle durch Ruhrkohle ersetzt wird. Schließlich wird für den Stettiner Binnenschiffahrtverkehr auch die ober-schlesische Kohle, die bisher bei Niedrigwasser zu Baun nach Stettin und von dort zu Binnenschiff in Richtung Berlin ging, ausfallen; denn gleichzeitig mit dem Mittellandkanal wird

der Oderausbau so fortgeschritten sein, daß dieser Umweg über Stettin nicht mehr in Betracht kommen wird.

Im Verkehr in der West-Ost-Richtung sind ferner Walzwerkserzeugnisse und Düngemittel von Bedeutung. Die Frachten für Walzwerkserzeugnisse von der Ruhr nach Berlin über den Kanal werden wesentlich, teilweise um ein Drittel, billiger als über den Seeweg und Stettin, zumal die Umschlagkosten für Eisen in den Seehäfen beträchtlich sind. Es werden daher dem Stettiner Hafen die Mengen an rheinisch-westfälischem Eisen verloren gehen, die dort bisher auf das Binnenschiff, und auch ein Teil, der auf die Bahn umgeschlagen wurde. Es wird angenommen, daß ferner wegen der Verbilligung des Ruhreisens durch den Mittellandkanal auch etwa die Hälfte der Mengen an Walzwerkserzeugnissen, die von Belgien nach Stettin und ins Binnenland weitergingen, dem See- bzw. Binnenschiffahrtverkehr Stettins künftig entgehen. Dagegen ist wohl damit zu rechnen, daß der größere Teil der allerdings nur geringen Mengen an Eisen, die bisher von Peine nach Pommern zu Bahn gingen, auf den gebrochenen Weg über den Mittellandkanal in Stettin übergehen wird. Infolge der Verbilligung, die die Peiner Erzeugnisse hierbei gegenüber dem Ruhreisen in Pommern erfahren, wird vermutlich auch ein Teil des jetzt verbrauchten Ruhreisens durch Peine ersetzt werden, wodurch ein weiterer Zuwachs im Stettiner Binnenschiffahrtverkehr eintreten dürfte.

Unter den Düngemitteln werden die phosphorhaltigen, die bisher vom Rhein-Ruhr-Gebiet über See nach Stettin und von dort zu Bahn weitergingen, dem Stettiner Hafen erhalten bleiben, da für sie der Seeweg billiger bleibt; von den zu Binnenschiff von Stettin weiter versandten Mengen wird auch nur ein Teil auf den Mittellandkanal abwandern, da es sich bei ihnen zum Teil um Erzeugnisse der Stettiner Industrie handelt. Ein Teil der bisher von Belgien auf dem Seeweg über Stettin beförderten Phosphordüngern wird jedoch voraussichtlich dadurch verdrängt, daß die Erzeugnisse der Ruhr und der Provinz Hannover (Peine) über den Mittellandkanal billiger nach Osten abgesetzt werden können. Der dadurch vermehrte Versand Peines dürfte sich auch nach Pommern erstrecken, damit die Zufuhr zu Binnenschiff nach Stettin erhöhen und so einen Teil der im Versand zu Binnenschiff dem Hafen entgehende Mengen ersetzen. Während der so für Stettin eintretende Verlust an Phosphordüngern besonders im Seeverkehr nicht unbedeutend sein wird, werden die allerdings nur geringen Mengen an Stickstoffdünger, die Stettin bisher vom Westen bezog, dem Hafen bleiben, da sie nach der Provinz Pommern weitergingen und diese Frachten durch den Mittellandkanal nicht unterboten werden. Kalisalze, die bisher aus Mitteleuropa ausschließlich zu Bahn nach Pommern gelangten, werden nach einem Teil dieser Provinz, besonders von den im Bezirk Hildesheim sehr günstig zum Kanal liegenden Kaliwerken, auf dem Weg über den Kanal nach Stettin wesentlich billiger als auf dem geschlossenen Bahnweg befördert werden können und daher Stettin neuen Umschlagverkehr von Binnenschiff zur Bahn bringen.

Der hier veranschlagte Verkehrsverlust bzw. Neuverkehr für den Stettiner Hafen kann in seinem Umfang wesentlich verändert werden, wenn eine Aenderung in der Höhe der Abgaben auf dem Mittellandkanal eintritt. Das gilt besonders für den Getreideversand nach Westen. Brotgetreide und Mehl haben nach den geltenden Tarifen im allgemeinen

ebenso wie Futtergetreide die billigeren Sätze der Klasse III zu entrichten, jedoch dort, wo die doppelten Abgabensätze erhoben werden, wie auf der Kanalstrecke östlich von Misburg, die teureren Abgaben der Klasse I. Da es zweifelhaft erscheint, ob diese mithin sehr hohen Abgaben auch nach Vollendung des Kanals beibehalten werden, soll zunächst auch für Brotgetreide und Mehl mit den Sätzen der Klasse III gerechnet werden. Es ergibt sich dann aus der Frachtenlage, daß der Stettiner Verkehr an pommerschem Getreide, das über See nach Westfalen und dem Rheinland ging, durch den Kanal nicht beeinträchtigt wird; auch die Mengen nach dem Rhein- und Ruhrgebiet, die zu Bahn von der Grenzmark nach Stettin kamen, bleiben erhalten. Von den Getreidemengen, die von Stettin über See nach den Weser- und Emshäfen und von dort in das nördlich des Mittellandkanals gelegene Mästereigebiet gingen, dürften die Mengen, die Stettin zu Bahn zugeführt wurden, d. h. aus dem näheren Hinterland kamen, Stettin erhalten bleiben, die übrigen aber zum Mittellandkanal abwandern. Vor allem dürfte aber der gesamte Getreideversand aus Schlesien und Brandenburg nach Westen dem Hafen Stettin verloren gehen, da der Weg über den Mittellandkanal wesentlich billiger wird.

Nimmt man dagegen an, daß für Brotgetreide auf dem Kanal die hohen Abgaben der Klasse I auch künftig gelten, so würde, da hierdurch die Kanalfracht um etwa 3 RM. je t verteuert würde und Hafer und Gerste mengenmäßig gegen Roggen und Weizen stark zurücktreten, der Stettiner Verkehrsverlust wesentlich geringer. Es würde dann von den Mengen, die bisher auf dem Seeweg nach den Weser- und Emshäfen gingen, der größere Teil, auch ein Teil des schlesischen Getreides, Stettin erhalten bleiben. Von der Menge an Weizen und Roggen, die nach dem Rheinland und Westfalen ging, würde voraussichtlich nur der Anteil, der aus der Mark nach Stettin kam, auf den Mittellandkanal übergehen; insbesondere würde die beträchtliche Menge aus Schlesien weiterhin den Weg über Stettin wählen.

Von den Mehlsendungen, die über Stettin nach Rheinland-Westfalen gingen, werden die aus Pommern stammenden weiterhin über Stettin gehen. Bei den niedrigen Abgaben der Klasse III werden jedoch die übrigen aus dem weiteren Hinterland kommenden Mengen über den Kanal gehen. Aber auch bei den hohen Abgaben würden das Stettin zu Binnenschiff zugeführte Mehl aus der Mark und besonders die erheblichen Mengen aus Schlesien nicht Stettin erhalten bleiben, da bei Mehl die Seefrachten und der mehrmalige Umschlag auf dem Weg über Stettin erheblich höhere Frachten bedingen als bei Getreide. Dies gilt auch für Zucker, der meist als Rohzucker über Stettin und Holland nach den Rheinhäfen geht. Es wird angenommen, daß die aus Schlesien zu Binnenschiff über Stettin und Holland nach dem Niederrhein beförderten Mengen auf den Mittellandkanal übergehen, daß dagegen die übrigen besonders für den Oberrhein bestimmten Mengen auch künftig den Weg über Stettin vorziehen werden. Von den in den früheren Übersichten besonders genannten Güterarten bleiben noch Papier und Pappe zu erwähnen. Der bisherige Versand über Stettin dürfte wenig beeinträchtigt werden; jedoch ist wohl anzunehmen, daß der Papierversand aus der übrigen Provinz Pommern nach Mitteleuropa sich künftig zum Teil des Kanalwegs bedienen und daher Stettin als Umschlagplatz aufsuchen wird. Dieser Verkehr ist gegenüber den übrigen hier be-

trachteten Güterarten aber nur gering und kann hier vernachlässigt werden.

Dagegen sei noch auf den recht beträchtlichen Versand von Holz und Kartoffeln aus der Provinz Pommern nach dem Westen, besonders dem Ruhrgebiet, hingewiesen, der ganz überwiegend sich auf dem Bahnweg vollzog, so daß an ihm der Hafen Stettin kaum beteiligt war. Grubenholz wurde in den letzten Jahren in geringem Umfang von anderen pommerischen Hafenplätzen mit See- und Binnenschiffen über Emden zur Ruhr verfrachtet. Der Eisenbahnversand von Pommern nach Rheinland-Westfalen ist von 1929 auf 1934 infolge der gesunkenen Grubenholzpreise, die für pommersches Holz infolge der hohen Frachten kaum noch einen Absatz im Westen ermöglichten, von etwa 150 000 auf 16 000 t gesunken. Da nun die Fracht von Stettin über den Mittellandkanal zur Ruhr, zumal die Kanalabgaben für Grubenholz äußerst gering sind, so niedrig sein wird, daß von weiten Teilen Pommerns aus trotz einer verhältnismäßig teuren Zulaufkraft nach

Stettin eine Frachtverbilligung gegenüber dem direkten Bahnweg eintritt, ist anzunehmen, daß der Versand von Pommern nach der Ruhr wieder zunehmen wird, so daß mit einem neuen Binnenschiffahrtsverkehr ab Stettin gerechnet werden kann, dessen Umfang allerdings nur roh zu schätzen ist. Der Versand von Schnittholz von Pommern nach der Ruhr ist wesentlich geringer als bei Grubenholz und auch von 1929 auf 1934 zurückgegangen; da hier für einen Teil Pommerns der Kanalweg nach Westen ebenfalls billiger als der Seeweg über Stettin oder der Bahnweg werden wird, kann gleichfalls eine, wenn auch nur geringe Menge, als neuer Binnenschiffahrtsversand Stettins eingesetzt werden. Von dem recht beträchtlichen Kartoffelversand Pommerns zu Bahn nach dem Westen wird dagegen bei den jetzt geltenden Kanalabgaben, die höher als für Grubenholz sind, gegenüber den niedrigen Bahnfrachten keine genügende Frachtersparnis eintreten; da zudem der Kartoffelversand zu Binnenschiff mit gewissen Nachteilen verbunden ist, bleibt dieser Verkehr hier außer Betracht.

Schätzung des Einflusses des Mittellandkanals auf den Verkehrsumfang im Hafen Stettin.*)

(Nach dem Verkehr im Jahr 1934.)

in 1000 t	Verlust infolge des Kanals	Zuwachs des Kanals	Wirklicher Verkehr 1934	Vermutliche Änderung auf	Verlust infolge des Kanals	Zuwachs des Kanals	Wirklicher Verkehr 1934	Vermutliche Änderung auf
Empfang über See in Stettin.				Versand zu Binnenschiff von Stettin.				
Steinkohlen, -koks	1 010	—	1 466	456	1 050	—	1 141	91
Walzwerks- erzeugnisse	80	—	138	58	60	—	89	28
Düngemittel	50	—	253	203	40	—	85	45
Grubenholz	—	—	3	3	—	40	0	40
Schnittholz	—	—	65	65	—	5	15	20
Zusammen	1 140	—	1 925	785	1 150	45	1 330	225
alle Güterarten			3 964				2 468	
Versand über See in Stettin.				Empfang zu Binnenschiff in Stettin.				
Weizen	130 (20)	—	221	91 (201)	100 (15)	—	152	52 (137)
Roggen	130 (30)	—	262	132 (232)	100 (25)	—	167	57 (142)
Hafer, Gerste	25	—	78	53	15	—	42	27
Mehl	55 (50)	—	124	69 (74)	55 (50)	—	88	33 (38)
Zucker	40	—	95	55	40	—	122	82
Walzwerks- erzeugnisse	—	—	21	21	—	15	17	32
Düngemittel	—	—	10	10	—	50	11	61
Zusammen	380 (165)	—	811	431 (646)	320 (145)	65	599	344 (519)
alle Güterarten			1 785				1 521	

*) Die Zahlen in Klammern gelten für den Fall, daß die Abgaben auf dem Mittellandkanal für Brotgetreide und Mehl nach Klasse I statt III erhoben werden.

Wie weit nach diesen Berechnungen und Schätzungen auf Grund der Frachten auf den verschiedenen Verkehrswegen und der Gütermengen der Verkehrsstatistik sich Veränderungen in dem Verkehrsumfang des Hafens Stettin durch den Mittellandkanal ergeben würden, veranschaulicht die vorstehende Uebersicht. Sie zeigt, daß bei den betrachteten Güterarten zusammen die Zufuhr von See nach Stettin um 1,14, der Versand Stettins nach See um 0,38 Mill. t abnehmen würde. Dieser Verlust im Versand nach See würde jedoch um mehr als die Hälfte geringer werden, wenn für Brotgetreide und Mehl die vorher erwähnten hohen Kanalabgaben erhoben würden. Der Binnenschiffahrt würde im Versand von Stettin etwas mehr als der Seeschiffahrt nach Stettin,

bei der Zufuhr nach Stettin jedoch weniger als der Seeschiffahrt im Versand von Stettin verloren gehen. Diese Verluste der Binnenschiffahrt würden aber, allerdings nur in geringem Maße, dadurch vermindert werden, daß ein gewisser neuer Binnenschiffahrtsverkehr mit dem Mittellandkanal nach Stettin käme.

Um zu ermitteln, um welchen Anteil der gesamte Stettiner Hafenverkehr durch den Mittellandkanal verringert werden würde, sind die Verlustmengen noch insofern zu erhöhen, als auch bei anderen als den angeführten Güterarten eine Abwanderung von Stettin zum Kanal bzw. eine Vermehrung der Stettiner Binnenschiffahrt mit dem Kanal eintreten kann. Diese übrigen Güter, die für den Kanalweg in Betracht

kommen könnten, dürften jedoch weniger als 10 vH. der vorstehend aufgeführten Mengen ausmachen. Es ergibt sich daher, daß infolge des Mittellandkanals im Stettiner Seeverkehr, gemessen an dem Verkehrsumfang von 1934, mit einem Ausfall von 1,6 Mill. t (der sich bei hohen Abgaben für Getreide und Mehl auf 1,4 Mill. t ermäßigen würde) und bei der Stettiner Binnenschiffahrt mit einem Ausfall von 1,4 (bzw. 1,2) Mill. t zu rechnen ist. Das würde bedeuten, daß in Stettin die Zufuhr von See um 30 vH., der Versand nach See um 23 (bzw. 10) vH., der Empfang zu Binnenschiff um 18 (bzw. 6) vH. und der Versand zu Binnenschiff um 45 vH. zurückgehen würde; der gesamte Stettiner Hafenverkehr würde damit durch den Mittellandkanal einen Ausfall von 31 bzw. 27 vH. (bei hohen Ausgaben für Getreide und Mehl) der insgesamt zu Schiff ein- und ausgegangenen Gütermengen erleiden.

Wenn man statt des Jahres 1934 den Stettiner Verkehr von 1935 zugrunde legt, würde der Verkehrsverlust, soweit man ihn nach den wenigen für 1935 schon vorliegenden Zahlen veranschlagen kann, nicht viel anders sein. Zwar ist 1935 der Getreideversand nach Westen stark gesunken, so daß geringere Mengen auf den Mittellandkanal abgewandert wären, doch machte andererseits der für die Abwanderung zum Kanal ja in erster Linie in Betracht kommende Ruhrkohlenversand von der gesamten Zufuhr über See und dem Versand zu Binnenschiff in Stettin einen größeren Anteil aus als 1934. Man kann schätzen, daß bei einem Verkehrsumfang des Jahres 1935 von den Gesamtmengen des Stettiner Seeverkehrs etwa $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{4}$, von den Binnenschiffahrtverkehrs etwa $\frac{1}{3}$ und von den insgesamt zu Schiff in Stettin ein- und ausgegangenen Gütermengen etwa 30 vH., d. h. etwa der gleiche Teil wie von dem Verkehr von 1934, infolge des Mittellandkanals dem Hafen verloren gehen würden.

Wie weit ist der Stettiner Verkehr sonst bedroht?

Wenn hiernach durch den Mittellandkanal dem Hafen Stettin etwa 30 vH. von den dort zu See oder Binnenschiff ein- und ausgegangenen Gütermengen genommen werden können, so ist doch zu beachten, daß hierbei die meisten Mengen, die Stettin als Umschlagplatz verlieren würden, ja doppelt, nämlich sowohl in der See als auch in der Binnenschiffahrt gezählt wurden. Dazu kommt, daß das Hauptgut, das abwandern wird, die Kohle, dem Hafen Stettin je Tonne weit weniger Einnahmen bringt als andere Güter und daß auch von anderen Durchgangsgütern die Stettiner Wirtschaft weit weniger Nutzen hat als von den übrigen verbleibenden des Seeverkehrs. Der Verlust an Getreide, Mehl, Zucker wird jedoch weiten Kreisen der Stettiner Wirtschaft sehr fühlbar werden, und die Tatsache, daß im Seeverkehr allein auch bei hohen Abgaben auf dem Kanal und bei Zugrundelegung der Verkehrszahlen für 1935 mit seinen geringeren Getreidemengen noch ein Verlust von mehr als $\frac{1}{5}$ zu erwarten ist, ist für die wirtschaftliche Lage des Stettiner Hafens von einschneidender Bedeutung. Dies sich vor Augen zu halten, ist um so nötiger, als nicht nur der Mittellandkanal, sondern auch andere Vorgänge, wie eingangs bereits angedeutet, den Verkehrsbestand des Stettiner Hafens bedrohen können. Weitere Verkehrsverluste können im Hafen Stettin um so eher eintreten, als in Stettin der Anteil der Durchgangsgüter zwischen See und dem weitergelegenen eher bedrohten Hinterland nicht nur von 1929 auf 1934, sondern

auch im Jahr 1935 noch weiter zugenommen hat, als der Anteil des unbestrittenen Hinterlandes.

So ist damit zu rechnen, daß der Wettbewerb Hamburgs, dem Stettin von jeher besonders im Verkehr Berlin von und nach See ausgesetzt war, zunehmen wird, sobald die jetzt mit so großen Mitteln begonnene Niedrigwasserregulierung der Elbe durchgeführt ist; von dem Verkehr Berlins mit den Ostseeländern, aber auch z. B. von der Zufuhr an überseeischen Mineralölen nach Berlin dürfte dann ein Teil dem Hafen Stettin verloren gehen. Ebenso würde nach dem Ausbau der Elbe der Wettbewerb Lübecks fühlbarer werden. Die fortgesetzte Vertiefung des Fahrwassers auf der Elbe und anderen deutschen Strömen wird aber auch dazu führen, daß der unmittelbare Binnen-See-Verkehr, der zwar nur einen mengenmäßig geringen Umfang, aber in den letzten Jahren sich schon erheblich entwickelt hat, sich weiter ausdehnt, so daß der jetzt schon nennenswerte Verkehr von Seeschiffen, die ohne Aufenthalt den Hafen Stettin zwischen See- und Binnenorten, z. B. Berlin, durchfahren, zunimmt. Hierzu dürfte besonders beitragen, daß die Binnen-See-Schiffe, die bisher zwischen Stettin und Binnenplätzen Westdeutschlands über See verkehrten, nach Abwanderung dieses Verkehrs auf den Mittellandkanal sich anderweitig, z. B. zwischen Binnenplätzen des Stettiner Hinterlandes und See, neuen Verkehr suchen müssen, der dann dem Stettiner Hafen verloren ginge. Bedroht ist ferner durch den immer noch an Bedeutung zunehmenden Hafen Gdingen der Verkehr, der jetzt noch zwischen Stettin und Polen oder der Tschechoslowakei sich Stettins als Umschlagplatz bedient. So dürfte es nicht leicht sein, den Versand Westpolens an Getreide und Mehl nach Stettin, der 1934 noch fast 50 000 t erreichte, Stettin gegenüber den besonderen Bemühungen Gdingens auf den Ausbau seines Getreideverkehrs zu erhalten. Ebenfalls durch Gdingen bedroht ist, allerdings seit Jahren, der Stettiner Verkehr mit der Tschechoslowakei, der 1934 auf dem Bahnweg, d. h. abgesehen von dem Verkehr, der über die Oder ging, noch 0,2 Mill. t betrug, und überwiegend in Erzen und anderen Gütern bestand, die von oder nach See gingen und auf dem Weg über Gdingen zu außerordentlich niedrigen Eisenbahntarifen gefahren werden. Der Verkehr mit weitergelegenen Ländern, wie Ungarn und Rumänien, geht schon jetzt leider nur noch in geringem Maße über Stettin. Es kann aber auch als zweifelhaft angesehen werden, ob die Ausfuhrmengen an oberschlesischer Kohle über Stettin nach See, die überhaupt erst vor wenigen Jahren einsetzten und dann so stark anstiegen, daß sie 1935 rund 1 Mill. t erreichten, weiter bestehen bleiben, zumal sie ganz überwiegend auf dem Absatz nach Italien beruhen. Würden sie wieder verloren gehen, so würde das für Stettin den Verlust von etwa der Hälfte seiner Versandmenge des Jahres 1935 nach See bedeuten.

Die Aussichten, Stettins Seeverkehr mit dem Ausland in der Ein- oder Ausfuhr anderer Güter zu erhöhen und damit eine etwa verlorengelassene Kohlenausfuhr auszugleichen, sind aber gering. Wenn auch auf eine Wiederbelebung des deutschen Außenhandels zu hoffen ist, so wird doch die in den letzten Jahren stark fortgeschrittene Industrialisierung in fremden Ländern, die früher Deutschlands Industrieerzeugnisse bezogen, einem Aufschwung unseres Außenhandels, besonders einem mengenmäßigen, stark entgegenwirken. Andererseits wird das Bestreben Deutschlands, sich von ausländischen Rohstoffen unabhängiger zu machen, auch weiterhin die Entwicklung der Einfuhr hemmen; so ist

bemerkenswerterweise schon von 1934 auf 1935 in Stettin die Einfuhr von Oelkuchen und Phosphaten stark gesunken, und es erscheint nicht ausgeschlossen, daß auch z. B. die Einfuhr von Papierholz, die im Stettiner Seeverkehr einen großen Umfang einnimmt, zum Teil durch einheimisches Holz ersetzt wird. Auch die neuere Bestrebung, einen Teil des deutschen Ueberseehandels durch Gütertausch mit den auf dem Binnenweg erreichbaren Balkanländern (z. B. Sojabohnen) zu ersetzen, würde einer Vermehrung des Stettiner Auslands-Seeverkehrs entgegenstehen*).

Aber nicht nur die Drosselung des Außenhandels und die vermehrte Nutzbarmachung der inländischen Rohstoffe, sondern auch andere Maßnahmen mancherlei Art zur Bestgestaltung der deutschen Wirtschaft laufen auf eine Verminderung der gesamten Güterbewegung in Deutschland hinaus. Es ist nachgewiesen worden, daß schon von 1913 auf 1925 und auch bei dem Aufschwung von 1925 auf 1929 eine Verkehrsschrumpfung insofern eintrat, als der Umfang des Güterverkehrs mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung und insbesondere mit der Gütergewinnung nicht mehr Schritt hielt. Diese unterschiedliche Entwicklung hat sich nach der Wirtschaftskrise fortgesetzt, denn im Jahr 1934 war der Güterverkehr auf deutschen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen zusammen um 24 vH. geringer als im Jahr 1929, während der Umfang der Produktion nur um 15 vH. gegen 1929 zurückblieb. Von 1934 auf 1935 hat die gesamte gewerbliche Produktion in Deutschland (ohne Saarland) um 14 vH. zugenommen, der Güterverkehr zu Bahn und Binnenschiff aber kaum um 10 vH. Bei der Beurteilung der Aussichten für die Entwicklung des Stettiner Hafenverkehrs ist mithin zu beachten, daß nicht nur einem Aufschwung des Außenhandels starke Hemmungen entgegenstehen, sondern daß auch der Verkehr mit anderen deutschen Häfen, der ja auch nach Abwanderung eines Teils des Verkehrs auf dem Mittellandkanal für Stettin noch große Bedeutung behalten wird, gewissen Schrumpfungen ausgesetzt ist.

Wie kann den drohenden Verkehrsverlusten Einhalt geboten werden?

Die im vorangehenden gegebene Darstellung der dem Stettiner Hafen drohenden Verkehrsverluste und der Entwicklungseinrichtungen der Wirtschaft des In- und Auslands, die einem Ausgleich dieser Verluste durch anderweitigen Verkehrszuwachs entgegenwirken können, darf jedoch nicht abgeschlossen werden, ohne daß darauf hingewiesen wird, wie weit andererseits aber infolge besonderer Vorgänge in der Verkehrswirtschaft mit einer Belebung des Stettiner Hafens zu rechnen ist, und durch welche Maßnahmen diese gesteigert und die drohenden Verkehrsverluste vermindert werden können. So ist damit zu rechnen, daß die jetzt stark fortschreitenden Arbeiten zur Aufhöhung des Niedrigwassers der Oder Frachtverbilligungen in der Oderschiffahrt zur Folge haben, die den Verkehr Schlesiens und der Tschechoslowakei enger mit dem Hafen Stettin verknüpfen werden, während andererseits durch die fortschreitende Vermehrung an Lastkraftwagen im näheren Hinterland Stettins neue Verkehrsmengen als Zuwachs für den Stettiner Umschlag aufkommen können; dazu wird vermutlich die Reichsautobahn gerade den Verkehr mit Berlin fördern und damit Stettin mehr als bisher zu dem Seehafen der Reichshauptstadt machen. Eine allgemeine Steigerung des Verkehrs durch Bevölkerungszunahme ist zwar nicht zu erwarten, wohl aber könnte die Siedlungspolitik, sobald sie zu einer stärkeren Besiedlung des

landwirtschaftlichen Hinterlands Stettins und damit zur Steigerung der Bodenerträge dieser Ueberschußgebiete führt, zur Folge haben, daß zusätzliche Erzeugnisse der Landwirtschaft dem Hafen Stettin zufließen, dem der vermehrte Bedarf der Landwirtschaft an Rohstoffen und anderen Gütern dazu ebenfalls neuen Verkehr brächte.

Die durch solche Entwicklung etwa eintretende Verkehrsbelebung würde durch behördliche Maßnahmen zugunsten des Hafens Stettin wesentlich gefördert werden können. So könnte bei einer entsprechenden Auswahl der Orte für neue Silobauten und der Verteilung des zu speichernden Getreides auf das Binnen- und Küstengebiet, auf Ost- und Westdeutschland der Stettiner Versand an Getreide und Mehl wohl gefördert werden; auch die Neufestsetzung der Getreidepreise, die die Vollendung des Mittellandkanals voraussichtlich zur Folge haben wird, könnte sich, z. B. durch vermehrten Absatz pommerschen Getreides in das Kanalgebiet, für Stettin günstig auswirken. Von größtem Einfluß auf den Umfang des Stettiner Verkehrs wird jedoch, wie aus den vorangehenden Darlegungen hervorging, die Höhe der auf dem Mittellandkanal nach seiner Vollendung geltenden Abgaben sein. Wie wir sahen, wird schon dann, wenn die jetzt geltenden hohen Abgaben für Brotgetreide und Mehl nach der Kanaleröffnung beibehalten würden, die Verkehrsabwanderung vom Seeweg über Stettin auf den Kanalweg wesentlich geringer werden. So würde auch durch gewisse Aenderungen des Tarifs für andere Güterarten Stettin sowohl einen Teil seines Seeverkehrs mit Westdeutschland beibehalten, als auch neuer Verkehr über dem Mittellandkanal, z. B. bei niedrigen Abgaben für Düngemittel oder Kartoffeln, ihm zugeführt werden können. Es erscheint daher erforderlich, daß alsbald durch eingehende Untersuchungen dargelegt wird, welche Ausnahmetarife für die Kanalabgaben der Stützung des Stettiner Hafens dienen würden, ohne daß sie gleichzeitig den Verkehr und die Einnahmen des Kanalunternehmens nennenswert beeinträchtigen.

Auch durch die Höhe der Abgaben auf anderen Wasserstraßen kann der Stettiner Verkehr beeinflusst werden. So könnte durch entsprechende Regelung der Abgaben auf den märkischen Wasserstraßen z. B. dem Uebergewicht, das Hamburg vermutlich nach der Elbe im Seeverkehr Berlins erhalten wird, zugunsten Stettins entgegengewirkt werden; auch durch Aufhebung der Abgaben auf der oberen Oder, deren Verkehr dann nicht mehr gegenüber dem auf der abgabefreien Elbe benachteiligt wäre, könnte Stettin einen gewissen Ausgleich für ihm verlorengehende Verkehrsmengen Schlesiens gegeben werden. Noch mehr könnte allerdings durch die Eisenbahntarifpolitik für den Hafen Stettin erreicht werden: wenn sie Stettin in seinem Wettbewerb mit Gdingen noch mehr als bisher durch niedrige Ausnahmetarife, wie sie die polnische Bahn Gdingen gewährt, unterstützt, würde es vielleicht gelingen, das Hinterland Stettins noch weiter, besonders über die Grenze Schlesiens hinaus auszudehnen; auch könnte durch die Eisenbahntarifgestaltung eine Ausdehnung des Einflußgebiets von Hamburg zum Nachbarland Stettins verhindert werden. Mengenmäßig könnte der Stettiner Seeverkehr wesentlich zunehmen, wenn die Eisenbahntarife, die es schon ermöglichten, im letzten Jahr einen Teil des Kohlenversands von Oberschlesien nach Ostpreußen, der vorher durch den Polnischen Korridor ging, zu Bahn nach Stettin und über See nach Ostpreußen zu leiten, auch bei anderen Güterarten so gestaltet würden, daß im Verkehr

mit Ostpreußen Stettin und der Seeweg statt des Bahnwegs durch den Korridor eingeschaltet werden könnten.

So sehr durch derartige verkehrspolitische Maßnahmen der öffentlichen Hand dem Hafen Stettin geholfen werden könnte, so werden dazu die Stettiner Wirtschaftskreise von sich aus zur Förderung ihres Verkehrs weitere Schritte unternehmen müssen. Stettins Schifffahrt, Spedition und Handel stehen vor den gleichen Aufgaben und werden sie am ehesten in enger Zusammenarbeit lösen können. Dazu gehört u. a. die Gestaltung der Schiffsfrachten, Umschlags- und Nebenkosten im Stettiner Verkehr, die vermutlich in manchen Fällen, wo es sich darum handelt, Verkehrsmengen sich zu erhalten oder sie an andere Verkehrswege zu verlieren, noch ermäßigt werden können; zum Teil dadurch, daß im Schiffsverkehr, der sich noch in großem Umfang ohne Rückladungen vollzieht, eine günstigere Ladungsbilanz durch Beseitigung ungesunden Wettbewerbs herbeigeführt wird. Im Benehmen mit anderen Wirtschaftskreisen müßte u. a. erreicht werden können, daß der Versand von Lausitzer Briketts nach den ostpreußischen Häfen seinen Weg über Stettin nimmt und daß der Versand von Düngemitteln, besonders von Kalisalzen, in größerem Umfang auf dem Kanalweg nach Stettin kommt und dieser Hafen zum Umschlag- und Verteilungsplatz für die pommerische Landwirtschaft wird.

Hierbei wird auch das Augenmerk darauf zu richten sein, daß es in Stettin zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen Schifffahrt und Kraftwagen kommt, zumal andernfalls die aus der zunehmenden Motorisierung entspringende Entwicklung

dazu führen könnte, daß in einem beträchtlichen Teil des Güterverkehrs die Binnen- und Küstenschifffahrt ausgeschaltet würde. Eine solche Zusammenarbeit wird voraussichtlich am innigsten und für Stettin am vorteilhaftesten sein können, wenn der Behälterverkehr, der bei der Eisenbahn sich in der jüngsten Zeit so günstig entfaltet hat, auch im Verkehr zwischen Kraftwagen, Küsten- und Binnenschiff nunmehr für mancherlei Güterarten eingeführt wird. Dadurch würde, da durch den Behälterverkehr gerade die hohen Kosten, die ein mehrmaliger Umschlag erfordert, stark verbilligt werden, es insbesondere möglich sein, einen Teil des lebhaften Verkehrs zwischen Ost- und Westdeutschland über See und Stettin aufrechtzuerhalten und einen gesunden Wettbewerb mit dem Mittellandkanalweg aufzunehmen.

Wie wir sahen, gibt es also mancherlei Wege, die dazu führen können, Stettiner Verkehr zu erhalten oder gar zu vermehren. Sie erfordern zum Teil Opfer der Stettiner Wirtschaft, die vielleicht aber auch deswegen tragbar sind, weil im Hinblick auf die wenig günstigen Aussichten, besonders wegen der Vollendung des Mittellandkanals, Ausgaben zur Vermehrung von Umschlags- und Lagereinrichtungen in Stettin wohl zunächst erspart werden können. Nötig aber erscheint es, daß die angedeuteten Wege alsbald beschritten werden, damit noch vor Eröffnung des Mittellandkanals die Maßnahmen zur Erhaltung des Stettiner Verkehrs getroffen sind und die Stettiner Wirtschaft sich auf die großen Veränderungen, die fraglos zu erwarten sind, umgestellt hat.

Schwedens Außenhandel 1935.

Der schwedische Warenaustausch mit dem Auslande war im Jahre 1935 sehr lebhaft. Nach der Statistik für das ganze Jahr liegt eine Einfuhrsteigerung von nicht weniger als 163 Mill. Kr. vor. Der totale Einfuhrwert erreicht eine Summe von 1467,95 Mill. Kr. gegenüber 1304,7 Mill. in 1934. Die steigende Tendenz der Einfuhr trat nicht minder stark im Dezember 1935 hervor, wo der Einfuhrwert mit über 25 Mill. auf 135,28 gegenüber der entsprechenden Ziffer für Dezember 1934 von etwa 110 Mill. stieg. Die Ausfuhrentwicklung war 1935 allgemein günstig. In der Gesamtheit ist zwar die Ausfuhrziffer für 1935 auf 1299,79 Mill. gegenüber 1302,3 Mill. im Jahre 1934 gesunken, doch dürfte dieser Niedergang ausschließlich auf den schlechten Holzwarenverkauf zurückzuführen sein. Im übrigen hat sich der Export gehalten und hat in vielen Fällen nicht unwesentlich gesteigert werden können. Eine Einschränkung muß hierbei jedoch für den Monat Dezember 1935 gemacht werden, welcher eine Verbesserung in der Ausfuhr von Holzwaren mit sich brachte, indem sich die Ausfuhr für diese Gruppe gegenüber dem Stand vom Vorjahre gehalten hat, und zwar auf Kosten von anderen Ausfuhrwaren, wie landwirtschaftlichen Produkten, Holzstoffen und Maschinen. Der Ausfuhrwert für Dezember betrug nur 128,11 Mill. gegenüber 138,77 Mill. des Vorjahrs. Die Dezemberbilanz, die selten einen Einfuhrüberschuß zu zeigen pflegt, schloß 1935 mit einem solchen von 7,17 Mill. ab. Für 1935 zeigt die schwedische Handelsbilanz

somit einen Einfuhrüberschuß von 177,17 Mill. gegenüber 2,35 Mill. im Vorjahre.

Die kräftige Einfuhrsteigerung ist ein Beweis für die gute Konjunktur, die in Schweden 1935 herrschte. Der entstandene Einfuhrüberschuß dürfte jedoch durch das Nettoeinkommen der Frachtfahrteneingänge sowie der Renteneinkommen aus dem Auslande gedeckt sein. Die größte Einfuhrsteigerung entfällt auf die Gruppen der mineralen und fossilen Stoffe, deren totaler Einfuhrwert um beinahe 28 Mill. auf 236,68 Mill. gestiegen ist. Die Einfuhr von Benzin und Oel war besonders umfangreich. Die Einfuhr von Pflanzenstoffen stieg mit über 12 Mill. auf 169,96 Mill. Die große Eiseneinfuhr kommt mit einer Steigerung der Gruppe unedler Metalle mit 23 Mill. auf 174,4 Mill. Kr. zum Ausdruck. Allein die Roheiseneinfuhr hat sich 1935 von 80,6 auf 99,5 Mill. kg erhöht. Die Einfuhr von Schrott hat sich dagegen merklich verringert und betrug 69,5 Mill. kg gegenüber 95,4 Mill. kg in 1934. Die Einfuhr von Maschinen und elektrischem Material hielt sich ebenfalls auf einem Stande, die Steigerung in dieser Gruppe betrug beinahe 22 Mill., ein Beweis für den steigenden Neuinvestierungsbedarf in der Industrie. Die Einfuhr von Automobilen stieg ebenfalls kräftig, d. h. von 16 Mill. auf 22,29 Mill., und die Einfuhr von Automobilzubehörteilen von 16,82 auf 20,72. Schweden hatte außerdem einen Schiffsimport von 4 Mill. gegen nur 1,74 Mill. in 1934. Nur für Spinnstoffe und in

den Gruppen für Kautschuk wird eine verminderte Einfuhr festgestellt.

Die meisten Warengruppen zeigen bei der Ausfuhr erhöhte Ausfuhrwerte, welche in einzelnen Fällen beachtenswert sind. Für die größte Warengruppe, Papiermasse, Pappe und Papier wird eine Wertsteigerung von 387 Mill. im Jahre 1934 auf 409,2 Mill. Kr. 1935 notiert. Andere große Warengruppen mit gesteigerten Ausfuhrziffern sind unedle Metalle von 196,3 Mill. auf 213,6 Mill., Mineral- und Fossilstoffe von 103,8 auf 112,7 Mill. sowie Maschinen und Apparate von 106,4 auf 121,7 Mill. Kr. Die Ausfuhr von Separatoren erhöhte sich von 11,75 auf 12,88 Mill. Kr., die der Generatoren, Motoren usw. von 10,9 auf 12,13 Mill. und von Verbrennungs- und Warmluftmotoren von 9,96 auf 10,44 Mill. Kr. Dagegen verringerte sich die Ausfuhr von Telephon- und Telegraphenapparaten von 6,06 auf 4,97 Mill. Kr. Der Ausfuhrwert von Roll- und Kugellagern stieg mit einigen Millionen auf 30,23 Mill. Kr. Den kräftigsten Niedergang erlitten die Holzwarengruppen mit 51,3 Mill. auf 166,2 Mill. Kr. Die Transportmittelgruppen waren einem kräftigen Niedergang — von 43,8 auf 24,5 Mill. — ausgesetzt. Dies trifft ausschließlich den Schiffsexport, der bei nur 11,64 gegen 32,8 Mill. des Vorjahres stehen blieb. Berücksichtigt man gleichzeitig, daß der schwedische Schiffsimport im Vorjahre 2 Mill. größer war, so hat allein dieser Posten dazu beigetragen, die Handelsbilanz mit etwa 23 Mill. zu verschlechtern.

Einfuhr

Warengruppen	I.—XII.	
	1934	1935
Lebende Tiere und animalische Stoffe	29 200	41 760
Pflanzenstoffe	157 467	169 956
Fette, Oele und Wachs	20 960	26 543
Produkte der Lebensmittelindustrie; Getränke; Tabak; Futtermittel	58 717	76 115
Mineral- und Fossilstoffe	208 867	236 678
Chemische Produkte und Apothekewaren; Farben und Firnisse; Seife, Licht, Leim; Sprengstoffe; Düngemittel	122 415	130 732
Häute, Felle und Pelzwerk sowie Arbeiten daraus	35 246	42 652
Kautschuk, Guttapercha und Balata sowie Arbeiten daraus	20 769	19 001
Holzwaren und Kork sowie Arbeiten daraus; Korbmachereiarbeiten	14 156	20 312
Papiermasse, Pappe und Papier, Arbeiten daraus sowie Druckerzeugnisse	14 076	15 786
Spinnstoffe sowie Arbeiten daraus	257 186	249 935
Schuhe, Hüte, Regenschirme, Stöcke usw.	10 676	11 599
Uebertrag	949 735	1 041 169

	Uebertrag	
	949 735	1 041 169
Arbeiten aus Stein und anderen mineralischen Stoffen; Tonwaren; Glas und Glaswaren	21 967	27 382
Edle Metalle und Arbeiten daraus; echte Perlen und Edelsteine (außer unverarbeitung, Gold, Silber und Münzen)	2 520	2 979
Unedle Metalle und Arbeiten daraus	152 496	174 414
Maschinen, Apparate und elektrisches Material	90 312	111 370
Transportmittel	44 142	58 310
Instrumente, Waagen und Uhren	19 794	24 704
Waffen und Munition	2 338	3 853
Waren, anderweitig nicht aufgenommen	21 444	23 865
Summa (1000 Kr.)	1 304 748	1 467 955

Ausfuhr

Warengruppen	I.—XII.	
	1934	1935
Lebende Tiere und animalische Stoffe	72 715	71 359
Pflanzenstoffe	21 618	19 143
Fette, Oele und Wachs	5 771	6 889
Produkte der Lebensmittelindustrie; Getränke; Tabak; Futtermittel	10 588	11 654
Mineral- und Fossilstoffe	103 884	112 763
Chemische Produkte und Apothekewaren; Farben und Firnisse; Seife, Licht, Leim; Sprengstoffe; Düngemittel	39 964	43 773
Häute, Felle und Pelzwerk sowie Arbeiten daraus	24 242	25 797
Kautschuk, Guttapercha und Balata sowie Arbeiten daraus	1 379	1 284
Holzwaren und Kork sowie Arbeiten daraus; Korbmachereiarbeiten	217 510	166 173
Papiermasse, Pappe und Papier, Arbeiten daraus sowie Druckerzeugnisse	386 949	409 230
Spinnstoffe sowie Arbeiten daraus	25 022	23 743
Schuhe, Hüte, Regenschirme, Stöcke usw.	3 957	3 011
Arbeiten aus Stein und anderen mineralischen Stoffen; Tonwaren; Glas und Glaswaren	13 780	12 279
Edle Metalle und Arbeiten daraus; echte Perlen und Edelsteine (außer unverarbeitung, Gold, Silber und Münzen)	93	197
Unedle Metalle und Arbeiten daraus	193 278	213 659
Maschinen, Apparate und elektrisches Material	108 448	121 689
Transportmittel	43 880	24 530
Instrumente, Waagen und Uhren	6 171	8 087
Waffen und Munition	18 911	14 254
Waren, anderweitig nicht aufgenommen	1 244	1 280
Summa (1000 Kr.)	1 302 404	1 290 794

Sördert den Luftport!

Einzelhandel

Tag der Polizei in Stettin.

Vom 15. bis zum 20. März 1936 findet in Stettin die Polizeiaufklärungswoche statt, an die sich am 21. und 22. März 1936 der „Tag der Polizei“ anschließt.

Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin macht den Stettiner Einzelhandel auf diese Veranstaltung besonders aufmerksam und bittet, in den Schaufenstern der Ladengeschäfte nach Möglichkeit überall die Plakate von der Polizeiaufklärungswoche und dem Tag der Polizei zum Aushang zu bringen, damit hierdurch die Verbundenheit der Bevölkerung und insbesondere der Wirtschaft mit der Polizei einen sichtbaren Ausdruck findet. Die Plakate können vom Polizeipräsidium zur Verfügung gestellt werden.

Es würde ferner zu begrüßen sein, wenn darüber hinaus die Auslagen der Ladengeschäfte auch noch in besonderer Weise auf den Tag der Polizei Bezug nehmen. Firmen, die ihre Auslagen dementsprechend ausgestalten wollen, werden gebeten, sich wegen der näheren Einzelheiten mit dem ständigen Vertreter des Herrn Polizei-Präsidenten, Stettin, Polizei-Präsidium, in Verbindung zu setzen.

Verkauf von Orden- und Ehrenzeichen.

Verkauf von Orden und Ehrenzeichen.

Nach der Verordnung zur Ausführung des Gesetzes über Titel, Orden und Ehrenzeichen vom 14. 11. 1935 dürfen Orden, Ehrenzeichen und Ordensbänder nur von solchen Verkaufsstellen vertrieben werden, die von dem Reichswirtschaftsminister oder den von ihm bezeichneten Stellen zugelassen sind.

Auf Grund dieser Bestimmung hat der Reichs- und Preussische Wirtschaftsminister am 13. 1. 1936 folgendes angeordnet:

„1. Der Vertrieb von Orden, Ehrenzeichen, Ordensbändern ist nur in solchen Verkaufsstellen zugelassen, in denen er nach Art des Betriebes und nach Art der übrigen feilgehaltenen Waren üblich und mit der Würde der Orden, Ehrenzeichen und Ordensbänder vereinbar ist. Unter diesen Voraussetzungen sind insbesondere zuzulassen Verkaufsstellen für Militäreffekten und Uniformen, für Vereinsgegenstände, für Ehren- und Sportpreise, für Schmuck und Schmuckgegenstände (Juweliere und ähnliche), auch soweit solche Verkaufsstellen in Zusammenhang mit Handwerksbetrieben geführt werden.

2. Zugelassen werden können nur solche Verkaufsstellen, deren Inhaber oder verantwortliche Leiter Reichsbürger im Sinne der Verordnung vom 14. November 1935 (RGBl. I S. 1333) sind. Ausnahmen hiervon können für den Vertrieb ausländischer Orden durch Ausländer zugelassen werden und bedürfen meiner Zustimmung.

3. Die Zulassung zum Vertrieb von Orden, Ehrenzeichen und Ordensbändern übertrage ich für Preußen den Regierungspräsidenten, für die übrigen Länder den Landeszentralbehörden.

Gegen den ablehnenden Bescheid kann binnen 2 Wochen Beschwerde bei mir erhoben werden. Der Antragsteller ist bei dem ablehnenden Bescheid auf das Beschwerderecht hinzuweisen.

Die für den Vertrieb der Ehrenzeichen der nationalsozialistischen Bewegung geltenden Vorschriften werden von dem vorstehenden Erlaß nicht betroffen (§ 18 der Ver-

ordnung zur Ausführung des Gesetzes über Titel, Orden und Ehrenzeichen vom 14. November 1935).

Dieser Erlaß tritt am 1. April 1936 in Kraft (§ 21 der Verordnung zur Ausführung des Gesetzes über Titel, Orden und Ehrenzeichen vom 14. November 1935).“

Firmenbezeichnungen von Verkaufsstellen der Reichszeugmeisterei.

Der Werberat der deutschen Wirtschaft nimmt in seinem Mitteilungsblatt zu der Firmierung von zugelassenen Verkaufsstellen der Reichszeugmeisterei Stellung. In Uebereinstimmung mit der Reichszeugmeisterei der NSDAP. bezeichnet der Werberat die Firmierung einer zugelassenen Verkaufsstelle als „Nazi-Bedarf“ als geschmacklos und nach Ziff. 6 der 2. Bekanntmachung unzulässig. Auch Bezeichnungen wie „NSDAP.-Ausrüstungen“, „Zeugmeisterei“, „Zeughaus“, „SA.-Kleiderkammer“ usw. seien untersagt. Die zum Verkauf parteiamtlicher Gegenstände zugelassenen Verkaufsstellen dürfen lediglich außer ihrer Firmenbezeichnung den Zusatz führen: „Von der Reichszeugmeisterei zum Verkauf parteiamtlicher Gegenstände zugelassen.“

Wenn eine Verkaufsstelle sich „Brauner Laden“ nennt, so ist dagegen nichts einzuwenden, sofern neben dieser Bezeichnung in erster Linie und in hervortretender Weise zunächst die handelsgerichtlich eingetragene Geschäftsbezeichnung oder der Vorname und Zuname des Geschäftsinhabers gebraucht wird. Die Bezeichnung „Brauner Laden“ oder „NS.-Bedarf“ darf erst in zweiter Linie und weniger auffallend erscheinen.

Werbeartikel keine unzulässigen Zugaben.

Die Fachuntergruppe Reklameartikel-Industrie der Fachgruppe 5 der Wirtschaftsgruppe Druck- und Papierverarbeitung teilt mit: Durch die Presse sind in der letzten Zeit wiederholt Hinweise auf die Unzulässigkeit von Zugaben gegangen, insbesondere wurden Auszüge aus einem Urteil des Reichsgerichts vom 10. 12. 1935 (II 242/35) veröffentlicht, welche den Tatbestand dieser Entscheidung nicht erschöpfend wiedergeben und daher vielfach zu irrtümlichen Auffassungen geführt haben. Unter Ueberschriften wie „Werbegaben sind Zugaben“, „Reklamegeschenke sind unzulässig“ und ähnlichen wurde dargelegt, daß das Reichsgericht einen Standpunkt eingenommen habe, der die Verteilung von Reklameartikeln schlechtweg als Verstoß gegen die Zugabeverordnung oder als unlauteres Werbemittel kennzeichne und damit unzulässig mache (vgl. „O.-H.“ vom 15. 2. 1936 Nr. 4 Seite 12).

Dies trifft aber keineswegs zu. Dem Tatbestand der höchstgerichtlichen Entscheidung lag ein Vorgang zugrunde, welcher die Verteilung eines zahnärztlichen Jahrbuches betrifft, das nach den Ausführungen der Urteilsbegründung zur Führung einer Praxis unumgänglich ist und das keinen festen unlöslichen Reklameaufdruck trug. Dieses Jahrbuch wurde im mittelbaren oder unmittelbaren Zusammenhang mit Warenlieferungen verteilt. Es handelt sich hier also nicht um die üblichen Werbegaben mit festem Firmen- oder Reklameaufdruck, wie Reklamekalender, Taschen- und Notizkalender, Pultkalender, Portefeuilleartikel, die heute im Geschäftsleben wegen ihrer großen Streuung und Dauerwirkung als bevorzugtes Werbemittel allgemein eingeführt und üblich sind. Das Reichsgericht weist vielmehr ausdrücklich darauf hin, daß die erwähnten Bücher „nicht einfachen Kalendern oder Notizbüchern gleichzustellen sind, wie sie die Gewerbetreibenden zum Jahresschluß an Kunden der zu werbende Kunden ver-

teilen“. Es ist in diesem Zusammenhang auch die Verordnung des Herrn Reichskommissars für Preisüberwachung vom 19. 6. 1935 zu erwähnen, die sich gegen Werbebeschränkungen wendet, da „derartige Beschränkungen den geregelten Ablauf des Wirtschaftslebens hindern. Sie hemmen Wettbewerb und gesunde Preisentwicklung, sie müssen auch zu empfindlichen Störungen innerhalb der Werbewirtschaft führen.“ Es fallen hierunter auch Organisationsbeschlüsse, welche die Verteilung von zulässigen Werbegaben ihren Mitgliedern verbieten. Wir können ausdrücklich erklären, daß auch der Werberat der deutschen Wirtschaft gegen die Verteilung der üblichen Reklamekalender, Taschen- und Notizkalender und Portefeuillegegenstände mit dauerhaftem Firmen- oder Werbeaufdruck nichts einzuwenden hat, wenn sie als Werbegaben Verwendung finden. Die Gewerbetreibenden können sich also weiterhin der genannten Werbemittel, deren Herstellung in zahlreichen Betrieben mit Tausenden von Gefolgschaftsmitgliedern erfolgt, ungehindert bedienen.“

Verwendung des Wortes „Ausstellung“.

Bei der Werbung für ein einzelnes Unternehmen ist die Bezeichnung „Ausstellung“ grundsätzlich verboten. Ziff. 2 der 2. Bekanntmachung des Werberates lautet:

„Eine Ausstellung im Sinne dieser Bekanntmachung liegt nicht vor, wenn die Schau lediglich von einem einzelnen Unternehmer zur Werbung für seine eigene Leistung veranstaltet wird (z. B. Schaufensterauslagen), oder wenn die Ausstellung nur in völlig untergeordnetem Maße mittelbar oder unmittelbar wirtschaftlichen Zwecken dient.“

Der Werberat hat einer Zeitung, in deren Inseratenteil das Wort „Ausstellungsraum“ vorkam, mitgeteilt:

„Gegen die Bezeichnung ‚Ausstellung‘ bei Eigenwerbung bestehen keine Bedenken, wenn das Wort ‚Ausstellung‘ in Verbindung mit einem anderen Wort angewendet wird, wie in diesem Falle mit dem Wort ‚Raum‘, zumal, wenn aus dem Satzgefüge der Anzeige, wie aus der vorliegenden, einwandfrei ersichtlich ist, daß es sich um die Werbung einer einzelnen Firma handelt.“

Benutzung der Worte Olympia, Olympiade, olympisch zur Wirtschaftswerbung.

Die Reichswirtschaftskammer hat in der obigen Angelegenheit folgenden Aufruf mit der Bitte um möglichst weite Verbreitung herausgegeben:

„Der Werberat der deutschen Wirtschaft hat mit seiner Verordnung vom 30. November 1935 zum Ausdruck gebracht, daß die Worte Olympia, Olympiade, olympisch zur Wirtschaftswerbung nur dann verwandt werden dürfen, wenn sie nicht geschmacklos oder mit der Würde und dem Ansehen der Olympischen Spiele vereinbar sind. Der Werberat der deutschen Wirtschaft hat weiterhin in einer kürzlich bekanntgegebenen amtlichen Verlautbarung darauf hingewiesen, daß beim Gebrauch der Worte Olympia, Olympiade, olympisch zu Zwecken der Wirtschaftswerbung eine besonders starke Zurückhaltung erforderlich ist. Aus den bisher beim Propagandaausschuß für die Olympischen Spiele vorliegenden Anträgen geht hervor, daß die Worte Olympia, Olympiade, olympisch anscheinend in so großem Ausmaße zur Wirtschaftswerbung verwandt werden sollen, daß Anlaß besteht, die Aufforderung des Werberates der deutschen Wirtschaft zur Zurückhaltung bei Benutzung dieser Worte nochmals in eindringlichster Weise in Erinnerung zu bringen. Es droht die Gefahr, daß bei

einer übertriebenen Verwendung der Worte zur Wirtschaftswerbung auch in den vielleicht zu rechtfertigenden Fällen sie ihren werbenden Wert völlig verlieren und im Gegenteil ein gewisser Widerwillen gegen diese Worte hervorgerufen wird.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, daß für eine große Anzahl von Warengruppen das Wortzeichen Olympia, Olympiade, olympisch (Warenzeichen und Gebrauchsmuster) geschützt ist. Daraus ergibt sich auch in den Fällen, in denen der Propagandausschuß für die Olympischen Spiele gegen die Verwendung der Worte Olympia, Olympiade, olympisch zur Wirtschaftswerbung keinen Einspruch erheben sollte, die Notwendigkeit, zu prüfen, ob die beabsichtigte Verwendung nicht gegen Zeichenrechte verstößt. Die Reichswirtschaftskammer erwartet, daß alle Beteiligten der Aufforderung, sich bei der Wirtschaftswerbung größte Zurückhaltung im Gebrauch der Worte Olympia, Olympiade, olympisch aufzuerlegen, nachkommen. Es dient nicht dem Ansehen der deutschen Wirtschaft, wenn durch die Benutzung dieser Worte zu Warenbezeichnungen aus Anlaß der Olympischen Spiele kleinliche Wettbewerbsstreitigkeiten entstehen. Es muß vielmehr erwartet werden, daß die deutsche Wirtschaftswerbung bei den Olympischen Spielen in strengster Disziplin vor sich geht und das Bild nationaler Geschlossenheit nicht beeinträchtigt.“

Nachzahlung von Beiträgen an die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel.

Dem Pressedienst des Einzelhandels entnehmen wir folgende Mitteilung:

„Obwohl die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel (Reichsunfallversicherung) bereits im Jahre 1913 errichtet wurde, gab es immer noch viele Unternehmen, die sich bei ihr bisher trotz gesetzlicher Verpflichtung teils bewußt, teils unbewußt noch nicht zur Eintragung angemeldet hatten. Die Berufsgenossenschaft ist deshalb daran gegangen, die noch nicht erfaßten versicherungspflichtigen Betriebe zu ermitteln, und konnte im Jahre 1935 daraufhin 13 000 Betriebe neu in das Verzeichnis der Berufsgenossenschaft eintragen. Der überwiegende Teil dieser neu aufgenommenen Unternehmer mußte zur nachträglichen Beitragsleistung herangezogen werden, weil die Versicherungspflicht ihrer Betriebe häufig schon seit mehreren Jahren bestand.

Vielfach bezweifeln nun die Betroffenen die Rechtmäßigkeit dieser berufsgenossenschaftlichen Forderungen für die Vorjahre, und je nach Temperament fällt der Protest mehr oder minder kernig aus. Wenn es auch ganz selbstverständlich ist, daß die Berufsgenossenschaft, die über 100 000 Einzelhandelsbetriebe betreut, Beiträge nur im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften nachfordert, so sei trotzdem die Rechtslage noch einmal erklärt:

Nach § 573 Abs. 1 Nr. 11 der Reichsversicherungsordnung unterliegen der Reichsunfallversicherung die Betriebe zur Behandlung und Handhabung der Ware (Einzelhandelsbetriebe), wenn die Tätigkeit aller darin beschäftigten Personen (ohne Betriebsinhaber und dessen Ehegatten) jährlich insgesamt 300 Tagesleistungen ergibt. Die Mitgliedschaft bei der Berufsgenossenschaft tritt gemäß § 650 selbsttätig mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes bzw. mit dem Beginn der Versicherungspflicht ein. Von diesem Zeitpunkt an trägt die Berufsgenossenschaft das Unfallwagnis und muß nach den

gesetzlichen Bestimmungen dann für jeden Betriebsunfall eintreten, auch wenn der Unfallbetrieb infolge unterlassener Anmeldung noch nicht in das Betriebsverzeichnis eingetragen ist. Damit sich unzuverlässige Unternehmer nicht zum Nachteile ihrer gewissenhaften Berufskameraden der Aufnahme in die Berufsgenossenschaft entziehen, schreibt der Gesetzgeber in § 653 der Reichsversicherungsordnung zwingend vor, daß jeder Unternehmer seinen Betrieb ohne vorherige Aufforderung binnen einer Woche nach Eröffnung bzw. nach Eintritt der Versicherungspflicht beim zuständigen Versicherungsamt zur Reichsunfallversicherung anzumelden hat. Das Unterlassen der Anmeldung des Betriebes kann die Berufsgenossenschaft nach § 909 Abs. 1 des Gesetzes mit Ordnungsstrafen ahnden; sie hat von diesem Recht in einigen Fällen Gebrauch gemacht.

Ist ein Unternehmer der gesetzlichen Verpflichtung zur Anmeldung des Betriebes nicht nachgekommen und erfährt die Berufsgenossenschaft von seinem Bestehen erst später, so muß die Eintragung listenmäßig rückwirkend mit dem Tage des Beginns der Versicherungspflicht vorgenommen werden. Die der Berufsgenossenschaft infolge nicht rechtzeitiger Anmeldung des Betriebes entgangenen Beiträge sind gemäß § 755 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung für die zurückliegende Zeit vom Tage des Beginns der Versicherungspflicht an nachzuzahlen, soweit noch keine Verjährung eingetreten ist. Nach § 29 Abs. 1 verjähren die Beiträge — wenn sie nicht absichtlich hinterzogen worden sind — in 2 Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit. Da die Berufsgenossenschaft den Beitrag stets nach Jahreschluß für das vorausgegangene Geschäftsjahr im Umlageverfahren feststellt, wurden z. B. die Beiträge für 1932 im Jahre 1933 fällig. Die Verjährung trat in diesem Falle erst mit dem 31. Dezember 1935 ein.

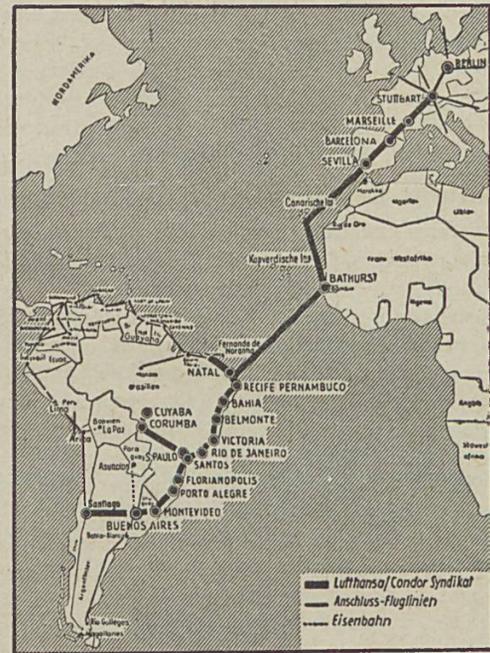
Die Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel, bei der die Gefolgschaften der Mitgliedsbetriebe gegen Betriebsunfälle und deren Folgen versichert sind, darf auf Grund des Gesetzes und auch im berechtigten Interesse der anderen Mitglieder, die vielleicht schon jahrelang ihre Verpflichtungen ordentlich erfüllt haben, auf keinen Fall darauf verzichten, die noch nicht verjährten Beiträge nachzufordern. Die säumigen Unternehmer sollten also dabei keine Schwierigkeiten machen.“

Verkehrswesen

Zwei Jahre regelmäßiger Luftpostverkehr nach Südamerika.

Am 3. Februar 1934 verließ das erste planmäßige Postflugzeug der Lufthansa Deutschland zum Fluge nach Südamerika. Seitdem sind zwei Jahre vergangen, in denen die Deutsche Lufthansa zunächst alle 14 Tage, seit Mitte 1934 in jeder Woche einmal den Atlantik zwischen Europa und Südamerika und umgekehrt 143 mal überflogen hat. Betrug die Flugzeit von Stuttgart bis Buenos Aires zunächst 5 Tage, so seit Durchführung des beschleunigten Dienstes nur 3½ Tage oder 85 Stunden. Diese Beschleunigung wurde möglich, nachdem die praktischen Erfahrungen mit allen technischen Einrichtungen so weit fortgeschritten waren, daß auf dieser schwierigen Flugstrecke ununterbrochen Tag und Nacht durchgeflogen werden konnte. Der Deutschen Lufthansa gelang es,

diesen Dienst über drei Erdteile, acht verschiedene Länder, den Atlantik und die Anden hinweg einzurichten, um mit dieser Strecke Deutschland und der gesamten zivilisierten Welt einen Schnellverkehr zu schaffen, der für den Handel und Wandel zwischen Europa und Amerika sehr rasch größte Bedeutung erlangen konnte. Das beweist die Tatsache, daß bisher, also in etwa zwei Jahren, auf 143 Flügen etwa 6 000 000 Leichtbriefe von je 5 Gramm Gewicht befördert wurden. Trotz der Verdichtung des Dienstes stieg die Menge der jeweils an Bord der Flugzeuge genommenen Postmengen



stetig und bewies damit am besten, daß wir hier eine Arbeit von kultureller und wirtschaftlicher Bedeutung leisten, die dem Allgemeinwohl und lediglich der gegenseitigen Annäherung der Völker dient. Dieser Erfolg ist der schönste Dank für alle die Männer, die an dem Aufbau und an der Durchführung dieser schwierigsten Flugstrecke mitarbeiten konnten, an der Luftpoststrecke Deutschland—Chile, die von Europa bis an die Küste des Großen Ozeans über 15 300 Kilometer in rund 110 Stunden führt und auf der nicht nur der Ozean, sondern auch der höchste Gebirgszug der Welt Woche für Woche überwunden wird.

Seediens Ostpreußen — Fahrplanänderung.

Der Fahrplan des seit dem 8. Februar in Betrieb befindlichen Seediens Ostpreußen wird vom Sonntag, den 1. März ab wie folgt vereinfacht:

Swinemünde	ab	Mittwochs und Sonnabends	18.30 Uhr
Pillau	an	Donnerstags und Sonntags	11.45 „
„	ab	Montags und Donnerstags	12.30 „
Swinemünde	an	Dienstags und Freitags	6.00 „

Zoplot wird in diesem Plan in beiden Richtungen nicht angelaufen. Für die Zeit vom 1. April ab wird die Festsetzung eines verstärkten Seediens-Fahrplans vorbehalten. Der Seediens Ostpreußen gewährt ermäßigte Tarife für Besucher der großen Berliner und Leipziger Ausstellungen und Messen.

Kreditschutz

Konkursverfahren.

Name (Firma) und Geschäftszweig:	Wohnort:	Tag der Eröffnung:	Konkursverwalter:
Walter Stender	Tutow wohnhaft, jetzt in Demmin, Reuterstr.	14. 2. 36	Rechtsanwalt Franck, Demmin
Emma Weinhold geb. Gahntzt, Hotelpächterin, Hotel Drei Kronen	Bahn	14. 2. 36 Anschluß- konkurs	Rechtsanwalt Dr. Zimdars
Karl Hey, Kaufmann	Pölitz	14. 2. 36	Kaufmann Felix Schablowski

Vergleichsverfahren.

Name (Firma) und Geschäftszweig:	Wohnort:	eröffnet am:	Konkursverwalter:
Friedrich Wilhelm Gnade, vorm. W. Kleese Wwe.	Garz	1. 2. 36	Vergl.-Verwalter: Kaufmann Werner Brekenfeld, Bergen a. Rg.

Eisenbahn-Güterverkehr *)

a) Deutsche Tarife.

Reichsbahn-Gütertarif Heft A. Zum 1. März 1936 tritt der Nachtrag 3 in Kraft.

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

Der **Ausnahmetarif 18 B 1 (Wein)** wird zum 1. März 1936 unter Einarbeitung der bisherigen Aenderungen und Ergänzungen unter gleichzeitiger Verlängerung der Geltungsdauer auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 28. Februar 1937, neu herausgegeben.

Der **Ausnahmetarif 21 S 3 (Jute, Hanf usw.)** wurde unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum 20. Februar 1936 neu herausgegeben. Die Neuausgabe bringt weitere Ermäßigungen für bestimmte westdeutsche Bahnhöfe.

Der **Ausnahmetarif 21 S 4 (Garne usw.)** wurde unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum 20. Februar 1936 neu herausgegeben. Die Neuausgabe bringt weitere Ermäßigungen für bestimmte westdeutsche und süddeutsche Bahnhöfe.

Im **Ausnahmetarif 23 B 9 (Ruß)** wird die Gültigkeitsdauer längstens bis zum 31. März 1937 verlängert.

Im **Ausnahmetarif 23 A 3 (Baracken usw.)** wird die Geltungsdauer längstens bis 28. Februar 1937 verlängert.

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

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Belgischer Verbandsgütertarif. Für den Deutsch-Belgischen Gütertarif (Hefte 1—5 b) treten mit Gültigkeit vom 1. März 1936 „Aenderungen, Ergänzungen und vorübergehende Bestimmungen“ in Kraft.

Auf die infolge Aenderung des deutschen Binnentarifs erforderlichen Zuschläge zu den deutschen Frachten wird besonders hingewiesen.

Deutsch-Dänischer Verbands-Gütertarif, Teil II Heft 2. Mit Gültigkeit vom 10. März 1936 wird der am 20. Januar 1936 im deutschen Binnenverkehr eingeführte 5 prozentige Frachtzuschlag auch zu den deutschen Frachten erhoben, die sich nach der Schnitttafel A des deutsch-dänischen Verbands-Gütertarifs, Teil II Heft 2 ergeben.

Aus diesem Anlaß erscheint zu dem Heft 2 eine Tafel für die Ermittlung des 5 prozentigen Zuschlags.

Besondere Bestimmungen sowie Ausnahmen von dem Zuschlag sind der Tafel zu entnehmen.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II Heft 2. Mit Gültigkeit vom 10. März 1936 wird der am 20. Januar 1936 im deutschen Binnenverkehr eingeführte 5 prozentige Frachtzuschlag auch zu den deutschen Frachten erhoben, die sich nach den Schnitttafeln A des deutsch-schwedisch-norwegischen Verbands-Gütertarifs, Teil II Heft 2 ergeben.

Aus diesem Anlaß erscheint zu dem Heft 2 eine Tafel für die Ermittlung des 5 prozentigen Zuschlages.

Besondere Bestimmungen und Ausnahmen von dem Zuschlag sind der Tafel zu entnehmen.

Stettiner Spediteure

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

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

Hautz & Schmidt

Spedition — Lagerung — Versicherung

STETTIN, Hansahaus HAMBURG 1, Sprinkenhof, P. 2
Tel.-Adr.: Hautzius, Fernruf 35011 Tel.-Adr.: Hautzspedition, Fernruf 82 72 58

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

Deutsch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II Heft 2 (Südf Früchte und Weintrauben ab Genf). Mit Gültigkeit vom 1. März 1936 wird der Nachtrag II, welcher Bestimmungen über die Erhebung eines Frachtzuschlages zu Gunsten der Deutschen Reichsbahn enthält, herausgegeben.

Deutsch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II Heft 4 (Eil- und Frachtstückguttarif). Mit Gültigkeit vom 1. März 1936 wird der Nachtrag III herausgegeben. Er enthält Bestimmungen über die Erhebung eines Frachtzuschlages zu Gunsten der Deutschen Reichsbahn.

c) Ausländische Tarife.

Polnischer Reformtarif. Mit Gültigkeit vom 15. März 1936 werden folgende polnischen Gütertarife neu herausgegeben:

Teil I B (tarifrische Bestimmungen, Gütereinteilung, Frachtsatzzeiger für die Grundklassen, Nebengebühren und Gebühren für die Erfüllung der Zollformalitäten);

Teil II, Heft 1 (Spezialtarife im Binnenverkehr);

Teil II, Heft 2 (Spezialtarife im Verkehr über die trockenen Grenzen);

Teil II, Heft 3 (Spezialtarife im Verkehr über die Seehäfen Gdynia und Danzig);

Teil II, Heft 4 (Transittarife im Verkehr über die trockenen Grenzen und über die Seehäfen Gdynia und Danzig);

Teil II, Heft 5 (Umschlagtarife im Verkehr über die Häfen der binnenländischen Wasserwege);

Teil II, Heft 6 (Ausnahmetarife für sämtliche Verkehre, entsprechend dem ehemaligen Anhang.

Zum gleichen Zeitpunkt treten die bisherigen Gütertarife, und zwar Teil I B, Teil II, Hefte 1a, 1b, 2 und 3 sowie der Anhang zum Teil II mit allen Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen außer Kraft.

d) Verschiedenes.

Aenderung eines Bahnstufennamens. Mit Gültigkeit vom 1. März 1936 wird der Bahnstufenname „Beurig-Saarburg“ in „Saarburg (Bz. Trier)“ geändert.

Prüfungswesen

Industrie-Facharbeiterprüfungen.

Von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin wird im engen Einvernehmen mit der Bezirksgruppe Industrie erstmalig im Frühjahr 1936 eine Industrie-Facharbeiterprüfung abgehalten werden. Die Prüfungen werden zunächst für Lehrlinge aus folgenden Berufen, die eine Lehre von der im betreffenden Beruf üblichen Dauer durchgemacht oder sie bis zum 30. 6. 1936 abgeschlossen haben, abgehalten:

- Dreher,
- Maschinenschlosser,
- Eisenbauschlosser,
- Werkzeugmacher,
- Elektroinstallateure für Starkstromanlagen,
- Formschmiede,
- Formner,
- Modelltischler,
- Schmelzschweißer,
- Kesselschmiede.

Anmeldungen zu diesen Prüfungen sind von der Lehrfirma des betreffenden Lehrlings auf vorgeschriebenen Formularen, die bei der Industrie- und Handelskammer erhältlich sind, bis zum 15. März 1936 bei der Kammer einzureichen.

Innere Angelegenheiten

Beeidigung von Sachverständigen.

In der Sitzung des Vorstandes und Beirats der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 7. 1. 1936 sind die Herren

Felix Lampe, Stettin,

als Sachverständiger für „Herrenkonfektion, Ober- und Futterstoffe zur Herstellung von Herrenbekleidung und Tuche“,

Max Behn, Loitz,

als „Probenehmer, Wäger und Zähler für Getreide“ öffentlich angestellt und beeidigt worden.

Anschaffungen der Bücherei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin in der Zeit vom 15. Dezember 1935 bis 15. Februar 1936.

Titel	Signatur
Bericht 1935 der Handelskammer Essen	O 5100
Bericht 1935 der Handelskammer Duisburg-Wesel	O 5630
Jugoslavie; Trade Year-Book 1935	— — —
Bericht 1935 der Handelskammer Bremen	O 5400
Bericht 1935 der Handelskammer Düsseldorf	O 5620
Bericht 1935 der Handelskammer Breslau	O 5455
Bericht 1935 der Handelskammer Hamburg	O 5900
Die Seeschifffahrt im Jahre 1934	N 2470
Die gewerbliche Betriebszählung im Deutschen Reich vom 16. Juni 1933	N 2470
Bibliographie Danzig Polen Korridor. Jg. 4, Nr. 2, 1936	A 150
Raab; Handbuch des gesamten deutschen Devisenrechts. 3. Ergänzungsheft 1935	L 1571
Horkenbach; Das Deutsche Reich von 1918 bis heute. Ausgabe November/Dezember 1933	S 6310
Tabellarische Uebersichten des Lübeckschen Handels, 1934	N 3260
Verdensmarkedet og Danmark 1935	O 7405
Bericht 1933/34 der Handelskammer Stettin	O 6590
Verzeichnis der Bücherei der Handelskammer Halle, 1935	A 310
Deutschlands wirtschaftliche Lage 1935/36	G 337
Ulderup; Der Stand des Weltluftverkehrs und seine Probleme insbesondere in Deutschland. 1935	I 20865
25 Jahre Stettiner Oelwerke. 1910—1935	G 7885
Pilsudski; Erinnerungen und Dokumente. Band 3, 1936	S 4200
Meißlers Auskunfts-kalender 1936	— — —
Bericht 1935 der Handelskammer zu Altona	O 5240
Der Sozialversicherung Wert und Wirken. 1936	P 2030
Die Dt. Rentenbank-Kreditanstalt im Dienst der Arbeitsbeschaffung. 1936	L 3375
Lehrbuch des deutschen Eisenwarenhandels. 1936	Q 260
Pommern. Ein Gang durch seine Geschichte. 1935	S 2570,5
Lösener-Knost; Die Nürnberger Gesetze. 1935	B 16401
Reinhardt; Buchführung, Bilanz und Steuern, Bd. I, 1936	Q 5204
Konjunkturstatistisches Handbuch 1936	N 1700

Bericht 1933/34 der Gewerbeaufsichtsbeamten und Bergbehörden.	G 4545
Bericht 1935 der Handelskammer zu Oppeln	O 6390
Meiers Adreßbuch der Exporteure. 1936	— — —
Böttcher; Umwandlung, Auflösung und Anleihestock von Kapitalgesellschaften. 1936	C 1848
Adressenwerk der NSDAP, Gau Groß-Berlin, 1936	A 2001
Pr. Gewerbesteuerverordnung. 1935	M 1340,17
Verzeichnis der Industrie- und Handelskammern. 1936	O 2015,12
Bericht 1935 des Württembergischen Industrie- und Handelstages	O 2210
Lutzeyer; Devisengesetze. 1935	L 1573
Börsen- und Wirtschaftskalender 1936	L 5525
Das Gewerbeamt des Deutschen Reichs. 1935	D 50
Witte; Reichskostenordnung. 1936	B 20626
Hoffmann; Der Anbau von Rauchtobak in Deutschland. 1934	Q 250,7
Bericht 1935 der Handelskammer zu Hannover	O 5940
Dubrau; Textilrohstoffe. 1932	Q 253
Neue Wirtschaftsgesetze Lettlands. 1936	O 691
Svensk Exportkalender 1936	— — —
Die Versandgeschäfte in Deutschland. 1936	F 63,38
Ortsverzeichnis der Außenhandelsstellen. 1936	O 205
Löffelholz; Geschichte der Betriebswirtschaft. 1935	Q 3151
Zessin; Die Straße und ihr Bedeutungswandel seit dem Aufkommen des Automobils. 1935	I 23050
Hoche; Die Gesetzgebung des Kabinetts Hitler. Bd. 16, 1936	B 310
Witthöft; Das deutsche Privatbankiergewerbe. 1935	L 2701,6
Gollnow & Sohn, Stettin. Der Stahlbau.	G 7752
Bericht 1935 der Handelskammer zu Krefeld	O 5540
Rückblick 1935 des Präsidenten der Handelskammer Leipzig	G 335
Bericht 1935 der Handelskammer zu Leipzig	O 6120
Statistisches Handbuch der Weltwirtschaft. 1936	N 2691
Zollhandbuch für Frankreich. 1936	H 9676
Schulze; Reichshaushaltsordnung. 1934	M 5855
Behrens; Der Einzelhandel mit Lebensmitteln. 3. Aufl., 1936	B 5528
Schlegelberger; Das Recht der Neuzeit. 11. Aufl., 1936	B 120
Carl; Rechtsprechung zum Straßenverkehrsrecht. 1936	B 671

auf diese billige Weise unmittelbar an den italienischen Markt heranzukommen, wenden sich zur Erlangung der Beteiligungsvordrucke an den Ausstellungs- und Messe-Ausschuß der Deutschen Wirtschaft, Berlin W. 35, Tirpitzufer 56.

Post, Telegraphie

Absenderangabe bei Paketen und Postgütern.

Auf Postpaketen und Postgütern, die im Auftrag eines anderen an einen Dritten verschickt werden, und auf den zugehörigen Begleitkarten darf statt des Versenders der Auftraggeber als Absender angegeben sein. Solche Fälle liegen z. B. vor, wenn Pakete von einem Erzeuger (Fabrik usw.) im Auftrag eines anderen (Zwischenhändler oder dergl.) an einen Dritten (Bezieher, Käufer) verschickt werden.

Übersicht der Postdampferverbindungen von deutschen Häfen nach fremden Ländern. Monat März 1936

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtsdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer-Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland	Stettin	Stettin	7. 3. 15 ¼	Heidelbg.	Reederei	Riga	48
			14. 3. "	Henny	Rud. Christ.	"	48
			21. 3. "	Heidelbg.	Gribel	"	48
			28. 3. "	Henny	Stettin	"	48
Estland	" (Am Tage des Abgangs der Dampfer, letzter Anschluß mit Zg D 23, an Stettin 10 Uhr, für dringende Pakete mit Zg 595, an Stettin 13 Uhr)	" (Stettin)	7. 3. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Reval-Tallinn	40
			13. 3. 15 ½	Kolberg	1)	"	50
			14. 3. 16 ⁰⁰	Wellamo	2)	"	42
			21. 3. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			27. 3. 15 ½	Kolberg	1)	"	50
			28. 3. 16 ⁰⁰	Wellamo	2)	"	42
Finnland	" (Am Tage des Abgangs der Dampfer, letzter Anschluß mit Zg D 23, an Stettin 10 Uhr, für dringende Pakete mit Zg 595, an Stettin 13 Uhr)	" (Stettin)	7. 3. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Helsingfors	44
			7. 3. 15 ⁰⁰	Viktoria	1)	Abo	
			13. 3. 15 ½	Kolberg	1)	Abo	
			14. 3. 16 ⁰⁰	Wellamo	2)	Helsingfors	46
			21. 3. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Helsingfors	44
			21. 3. 15 ⁰⁰	Viktoria	1)	Abo	
27. 3. 15 ½	Kolberg	1)	Abo				
28. 3. 16 ⁰⁰	Wellamo	2)	Helsingfors	46			

- 1) Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin. Änderungen vorbehalten.
- 2) Finnische Dampfsch.-Gesellschaft in Helsingfors. Vertreter Gustav Metzler, Stettin.

Messen und Ausstellungen

Deutsche Wirtschaftswerbung auf der Mailänder Messe 1936.

Im Einvernehmen mit dem Reichswirtschaftsministerium und dem Werberat der deutschen Wirtschaft wird vom „Ausstellungs- und Messe-Ausschuß der Deutschen Wirtschaft“ auf der Internationalen Messe in Mailand vom 12.—27. April d. J. eine „Auskunftsstelle der deutschen Wirtschaft“ errichtet, an welcher sich deutsche Firmen — auch wenn sie selbst in Mailand nicht Aussteller sind — durch Kataloge und Prospekte gegen mäßige Gebühren beteiligen können. Firmen, die von der Möglichkeit Gebrauch machen wollen,

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

Außenhandel

Oesterreichische Neuheitenliste.

Von der Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Wien I, Stubenring 8/10, ging der Kammer die 12. Folge der seit mehreren Jahren von der Kammer jeweil nach Messeschluß herausgegebenen Neuheitenliste zu. Gleichzeitig hat die Wiener Kammer auf die sich bei ihr befindende ständige Neuheitenschau aufmerksam gemacht. Die Neuheitenliste kann von Interessenten auf dem Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin eingesehen werden.

Buchbesprechungen

Die neuen Steuern von Dr. F. Koppe, herausgegeben vom Industrieverlag Spaeth & Linde, Berlin W. 35, Woysch Str. 5.

Dieses Werk, das für alle Steuerzahler ein zuverlässiger Berater ist, wird durch fortlaufende Lieferungen dauernd ergänzt, so daß den Beziehern des Werkes Änderungen der Gesetze schnellstens bekanntgegeben werden.

Soeben erschien im Verlage von C. Heinrich in Dresden-N 6 der 54. Jahrgang des altbewährten „**Schiffahrtskalenders für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder**“, herausgegeben von Dr. H. Grobleben. Der Preis beträgt RM. 4,50.

Der reichhaltige Inhalt des neuen Jahrgangs beweist, daß Schriftleitung und Verlag keine Mühe gescheut haben, um den Kalender zu einem wertvollen Nachschlagewerk zu machen. Die weitgehende Umorganisation in der Binnenschifffahrt wurde restlos berücksichtigt; der Kalender bringt insbesondere die grundlegende neue „Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs“, ferner die Gliederung der „Reichsbetriebsgemeinschaft 10 der Deutschen Arbeitsfront, Verkehr und öffentliche Betriebe“, Wesen, Aufgaben und Aufbau der „Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt“ und die im „Zentralverein für deutsche Binnenschifffahrt“ zusammengefaßten Vereine. Es sind ferner wieder außer den anderen Schiffahrtsvereinen die „Schiffer-Betriebsverbände“ und die „Frachtausschüsse“ aufgenommen, insbesondere die neuen „Richtlinien über Schiffer-Betriebsverbände“ und über die Organisation der „Frachtausschüsse“. Wertvoll ist der Abdruck der neuen „Allg. Schleppbedingungen für das Stromgebiet der Elbe und der Havel und für deren Nebenflüsse und Kanäle“. Das Verzeichnis der „Hauptsächlichsten Speditions- und Umschlagsfirmen“ sowie der „Haverie-Kommissare“ ist wiederum gründlichst durchgearbeitet und auf den neuesten Stand gebracht.

Die Zusammenstellung der „Handels- und Schiffahrtsgebräuche“ ist fortgesetzt worden, ebenso ist die wichtige „Elbeschiffahrtspolizeiverordnung“ wieder aufgenommen worden. Aus den vielen neuen Verordnungen und Tarifen, die der Kalender bringt, seien insbesondere hervorgehoben die neue „Hafenpolizeiverordnung für den Hafen Hamburg“, die „Verordnung betr. Bildung und Aufgaben von Gesamthafenbetrieben“, die „Sprengstoffverkehrsordnung“, die neuen „Pegelvorschriften“ und „Stundungsbedingungen für Schiffer- und Flößereiabgaben auf den Mitteldeutschen Wasserstraßen“, ferner die neuen Tarife für die Schiffahrtsabgaben der gewerblichen Schifffahrt usw. auf den Mitteldeutschen Reichs- und Staatswasserstraßen sowie auf der kanalisierten oberen Oder, der Netze und dem Klodnitzkanal, sowie verschiedene neue Hafentarife. Ueber den „Vollstreckungsschutz für die

Binnenschifffahrt“ sowie die neuen Gerichtskosten des Verklarungsverfahrens und der Dispache Verhandlungen bringt der Kalender wertvolle Ausführungen.

Abgesehen hiervon bringt der Kalender eine chronologische Aufzählung der wichtigsten Ereignisse in der Binnenschifffahrt. Ferner gibt der Kalender über die an den Flüssen gelegenen Ortschaften, die Zusammensetzung der Wasserbaubehörden, die Schiffahrtsgesellschaften usw., erschöpfende Auskunft.

Schneider-Dahlheim „Usancen der Berliner Wertpapier-Börse 1936“. 34. Jahrgang. Preis RM. 18,—. Verlag Hoppenstedt & Co., Berlin W. 8, Charlotten Str. 58.

Bei der Neuauflage für das Jahr 1936 erwiesen sich Hunderte von Änderungen des Handbuchs als erforderlich. Allein in dem wichtigen Effekenteil des Werkes mußten über 600 völlige Neubearbeitungen vorgenommen werden. Wenn man sich hierzu vergegenwärtigt, daß der Effekenteil nur insgesamt 2000 Werte umfaßt, so erhellt hieraus ohne weiteres, wie ungeheuer wichtig es für jeden Bank- und Börsen-Fachmann ist, sich dieser neuesten Ausgabe des Schneider-Dahlheim zu bedienen, da die Weiterbenutzung früherer Ausgaben Anlaß zu Hunderten von Fehlerquellen gibt. Auch in diesem Jahr enthält das Werk wieder zahlreiche neue Verordnungen und wichtige Bestimmungen, die für jeden Bank- und Börsen-Fachmann von Belang sind. Folgende seien besonders erwähnt:

Verordnung über Proteste von Wechseln und Schecks,
Verordnung über Abrechnungsstellen im Wechsel- und Scheckverkehr,

das neue Wechselsteuergesetz vom 2. 9. 1935,
die neuen Durchführungsbestimmungen hierzu,
die neue Verordnung über die Umrechnung fremder Währungen,

die neue Makler-Ordnung,
die neuen Börsengebräuche der Rheinisch-Westfälischen Börse zu Düsseldorf usw.

Der Bezug des wichtigen Buches ist allen interessierten Wirtschaftskreisen zu empfehlen.

Veranstaltungen der Deutschen Arbeitsfront, Kreisverwaltung Groß-Stettin, Abt. Kreisberufswaltung.

Vorträge

3. 3. 20,30 Uhr, Verein Junger Kaufleute, Pölitzer Str. 15, Filmvortrag „Vom Rohstoff zur Gardine“, „Die Herstellung von Wirkwaren“.
3. 3. 20,30 Uhr, Konzerthaus, Gelber Saal, „Einbruchdiebstahlversicherung“, Abteilungsleiter Borchardt, i. H. Neue Frankfurter.
4. 3. 20,30 Uhr, Konzerthaus, Gelber Saal, „Werbung durch Bild und Schrift“, Dr. Kurt Wittigslager, i. H. Feldmühle.
17. 3. 20,30 Uhr, Konzerthaus, Roter Saal, „Der Berufsweg des Bankangestellten“, Prokurist Schneider i. H. D. D.-Bank.
18. 3. 20,30 Uhr, Konzerthaus, Roter Saal, „Papierholz Einkaufsquellen im Osten“ (mit Lichtbildern), Prokurist Treichler i. H. Feldmühle.

Ja!

Sparen lohnt sich!

Jede zur Sparkasse gebrachte Mark bedeutet für mich einen Schritt vorwärts und zugleich einen Stein am Wiederaufbau der heimischen Wirtschaft! Ich glaube an die deutsche Zukunft und setze meinen Glauben in die Tat um, und spare bei der

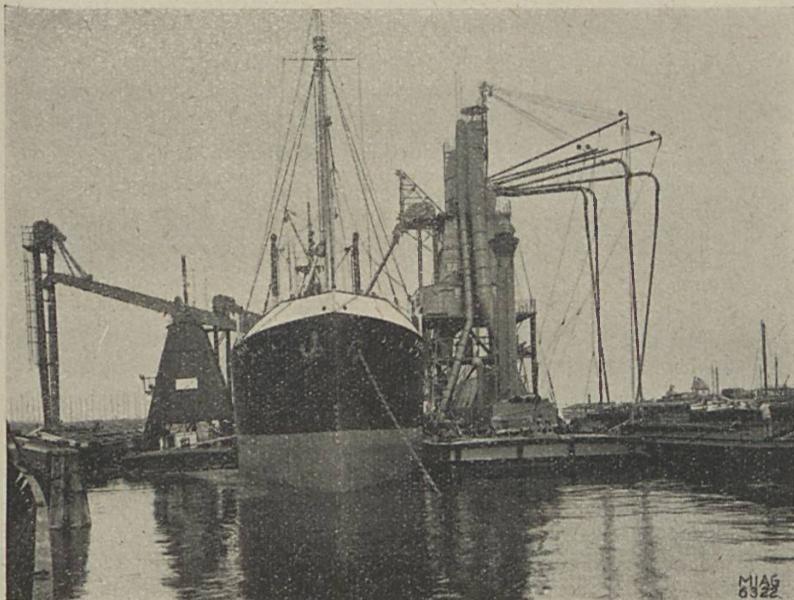
Städt. Sparkasse zu Stettin

Gemeinnützige und mündelsichere Körperschaft des öffentlichen Rechts
Königsplatz 16 **Fernruf 25971**



Nebenstellen:

1. Magazinstraße 1
2. Am Bollwerk 12/14
3. Falkenwalder Str. 189
4. Gießereistraße 23a
5. Hohenzollernstraße 9
6. Kreckower Straße 69
7. Pölitzer Straße 58
Schlachthof, Am Dunzig 1/8



Getreideumschlag im Hafen von Stettin

Das Bild zeigt einen schwimmenden pneumatischen Getreideheber sowie eines der 4 schwimmenden Becherwerke, die wir für die Industrie- und Handelskammer Stettin erbauten.

Für den gesamten Getreideweltverkehr wurden von uns die größten Speicher- und Umschlagsanlagen errichtet.

MIAG BRAUNSCHWEIG

Landesverkehrsverband Pommern e. V.

Rundschreiben Nr. 34.

An unsere Mitglieder!

Wir geben hiermit unseren Mitgliedern Kenntnis von einem Rundschreiben des Reichsfremdenverkehrsverbandes, Berlin, bezüglich Wintersport-Wetterberichte:

„Der Präsident des Reichsamtes für Wetterdienst“ teilt mit: „Der Wintersport-Wetterbericht für Deutschland wird werktäglich um 14 Uhr vom Deutschlandsender im Anschluß an die Nachrichten des „Drahtlosen Dienstes“ verbreitet. Der Nachdruck dieses zusammenfassenden Berichtes, der ohne namentliche Ausführung einzelner Orte und ohne Vorhersage veröffentlicht wird, ist gebührenfrei.

Den Ihnen angeschlossenen Verkehrsorganisationen wird hierdurch die Möglichkeit eröffnet, den Deutschland-Wintersport-Wetterbericht nach Belieben zu verwerten. Ich bitte jedoch, Ihre Mitglieder ausdrücklich darauf aufmerksam machen zu wollen, daß der Nachdruck der regionalen Wintersport-Wetterberichte (also der durch die einzelnen Reichssender verbreiteten Gerüchte) wie überhaupt der gesamten übrigen amtlichen Wetterberichte und Vorhersagen auch weiterhin verboten ist.

Eine Verbreitung des Deutschland-Wintersport-Wetterberichtes durch den — übrigens für den Nachdruck gesperrten „Drahtlosen Dienst“ würde nicht in anderer Weise erfolgen können, wie dies durch den Unterhaltungsrundfunk des Deutschlandsenders schon jetzt geschieht. Innerhalb des Pressefunks ist eine Verbreitung nicht zugänglich, da der Nachdruck des Pressefunks gebührenpflichtig ist.

Eine Heranziehung der Regionalsender zur Verbreitung des Deutschland-Berichtes kommt aus praktischen Erwägungen gleichfalls nicht in Frage.

Die gegenwärtige Regelung dürfte daher die zweckmäßigste sein und auch den Belangen der Verkehrsverbände weitmöglichst entgegenkommen.“

Rundschreiben Nr. 35.

An unsere Mitglieder!

Fest der Reise.

Vom Reichsfremdenverkehrsverband in Berlin erhalten wir in obiger Angelegenheit folgende Mitteilung, die wir unseren Mitgliedern hiermit zur Kenntnisnahme weitergeben:

„Das für den 21. März 1936 festgesetzte „Fest der Reise“ ist abgesagt worden. Es mußte dieses Fest abgesagt werden,

da eine von dem Herrn Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda beabsichtigte Veranstaltung, die zeitlich mit der z. Zt. noch nicht genau feststehenden Eröffnung des „Hauses des deutschen Fremdenverkehrs“ zusammenfallen wird, die Abhaltung einer zweiten Fremdenverkehrsveranstaltung als überflüssig und unzweckmäßig erscheinen ließ. Die bereits für das geplante Fest gesammelten Tombolagewinne bitten wir den Stiftern mit unserem besten Dank für die bewiesene Förderung zurückzugeben. Die schon bei uns eingegangenen Gewinne gehen den Landesverkehrsverbänden in den nächsten Tagen wieder zu.

Für die vom vorigen Jahr noch bei uns lagernden Gewinne setzen wir das Einverständnis der Mitglieder voraus, daß wir sie bei Presseveranstaltungen oder bei Ausstellungseröffnungen zur Werbung, natürlich unter Nennung des Stifters, verwenden.“

Rundschreiben Nr. 36.

An unsere Mitglieder!

Nachfolgend geben wir Ihnen eine uns vom Reichsfremdenverkehrsverband zugegangene Auskunft über die Firmen:

1. Thos. Cook & Son., Ltd., London W 1, Berkeley Street.

Die Firma Cook wendet sich an eine Reihe von Fremdenverkehrsstellen und teilt mit, daß sie beabsichtige, das vor etwa 70 Jahren geschaffene Hotel-Coupon-System in vereinfachter Form wieder einzuführen. Auf eine Rückfrage bei der Wirtschaftsgruppe Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe teilt uns diese folgendes mit:

„Wir haben gegen diese Gutscheine nichts einzuwenden, da die ja im Auslande verkauft werden, während die ab 1. April 1936 zur Einführung kommenden MER-Gutscheine nur in Deutschland vertrieben werden können. Wir begrüßen diese Förderung des Reiseverkehrs nach Deutschland.“

Es bestehen deshalb keine Bedenken, auf die Angebote einzugehen.

2. Hoteltreuhandgenossenschaft e. G. m. b. H., Düsseldorf, Königsallee 68.

Die Hoteltreuhandgenossenschaft arbeitet als Vertreterin der Firma Autocheques Ltd. 33, Regent Street, London W 1. Die Unternehmen sind einwandfrei. Gegen ein Eingehen auf die Vorschläge zur Einlösung von Hotelgutscheinen bestehen keine Bedenken.“

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin Frauenstr. 30 III (Börse)

erteilt Auskunft über wirtschaftliche Fragen Finnlands, Lettlands, Estlands.

Länderberichte

Schweden

Außenhandel. Die Einfuhr belief sich im Januar d. J. auf 133,5 Mill. Kr. gegen 135,5 Mill. Kr. im Dezember und 109,1 Mill. Kr. im Januar vorigen Jahres. Die Ausfuhr stellte sich demgegenüber im Januar auf nur 105,7 Mill. Kr. gegen 128,1 Mill. Kr. im Dezember und 83,4 Mill. Kr. im Januar vorigen Jahres. Der Einfuhrüberschuß erhöhte sich also seit dem Januar vorigen Jahres von 25,6 Mill. Kr. auf 27,8 Mill. Kr.; dazu kann bemerkt werden, daß der schwedische Außenhandel im Januar eines jeden Jahres mit verhältnismäßig hohen Einfuhrüberschüssen abzuschließen pflegt.

Um die Handelsbeziehungen mit Finnland. Es wird finnlandischerseits als kaum tragbar empfunden, daß die Außenhandelsverbindungen zwischen Schweden und Finnland verhältnismäßig aktiv zugunsten des ersteren sind. Nach den letzten zugänglichen Ziffern exportierte Schweden im Jahre 1934 für 39,5 Mill. Kr. Waren nach Finnland, dieses dagegen nur für 13,5 Mill. Kr. nach Schweden. Die für den April dieses Jahres in Stockholm geplante Finnland-Woche soll durch Propagierung finnländischer Waren am schwedischen Markt mit dazu beitragen, daß dies Verhältnis etwas mehr ausgeglichen wird. Vor kurzem ist eine schwedische Abordnung von Großhändlern in Finnland gewesen, um dort vor allem mit Kreisen der Industrie in Verbindung zu kommen. Bei dieser Gelegenheit ist beschlossen worden, im Rahmen der Finnland-Woche, und zwar voraussichtlich am 18. 4. 36, eine gemeinsame Konferenz zwischen schwedischen und finnländischen Großhändlern in Stockholm abzuhalten, auf der die Frage einer Steigerung des finnländischen Exports nach Schweden behandelt werden soll. Die Schwierigkeiten einer derartigen Steigerung liegen hauptsächlich darin, daß Finnland fast die gleichen wichtigeren Erzeugnisse ausführt, die für den schwedischen Außenhandel von so hervorragender Bedeutung sind.

Zollbehandlung von pharmazeutischen Waren. Durch Beschluß der Kgl. Regierung ist der Wortlaut des § 1 der Verordnung vom 15. 6. 34 über den Handel mit pharmazeutischen Spezialitäten mit Wirkung vom 1. 2. 36 geändert worden. Die Neuformulierung lautet: „Als pharmazeutische Spezialität wird angesehen: ein Arzneimittel, das keinen wirksamen Stoff in einer Menge enthält, die $\frac{1}{100.000}$ des Gewichts des Heilmittels übersteigt.“

Starke Erhöhung der aufliegenden Tonnage. Nach Mitteilungen der Reedereivereinigung hat sich im Laufe des Januar 1936 die aufliegende Tonnage, saisonmäßig bedingt, stark erhöht. Anfang Februar lagen 104 Fahrzeuge von 107 424 Brgt. auf gegen nur 44 Fahrzeuge von 31 712 Brgt. Anfang Januar 1936. Dennoch ist gegen die gleiche Zeit 1935 mit 223 Schiffen von 222 129 Brgt. eine wesentliche Verbesserung eingetreten. Die diesjährige starke Erhöhung wird teilweise auf die plötzliche Verschlechterung der Verschiffungsmöglichkeiten zurückgeführt.

Norwegen

Außenhandel. Die Einfuhr stellte sich im Januar 1936 auf 64,1 Mill. Kr. gegen 56,7 Mill. Kr. im Januar 1935, die Ausfuhr auf 55,5 Mill. Kr. gegen 49,4 Mill. Kr., so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 8,6 gegen 7,25 Mill. Kr. ergibt.

Auf der Einfuhrseite ergibt sich im Vergleich mit den Ziffern für Januar 35 eine Zunahme u. a. bei Manufakturwaren von 4,5 auf 6,4 Mill. Kr., bei Kolonialwaren von 2,9 auf 3,4 Mill. Kronen und bei bearbeiteten Metallen von 3,8 auf 5,3 Mill. Kr. Die Einfuhr von Schiffen ging von 4,3 auf 2,1 Mill. Kr. zurück.

Auf der Ausfuhrseite ist eine Zunahme eingetreten bei Kunstdünger von 4,4 auf 5,8 Mill. Kr., bei Metallen von 6,6 auf 9 Mill. Kr., bei Häuten und Fellen von 3 auf 3,8 Mill. Kr., bei Papier und Holzmasse von 10,5 auf 11,5 Mill. Kr.

Verteilung des Außenhandels auf einzelne Länder. Die norwegische Einfuhr ist 1935 gegenüber dem Vorjahr von 737 auf 821 Mill. Kr. gestiegen. Für die wichtigsten Bezugsländer ergibt sich nach Berechnung des norwegischen Statistischen Zentralbüros prozentual folgende Verteilung:

	1935	1934
England	23,4	22,9
Deutschland	17,3	19,1
Schweden	10,6	10,9
Verein. Staaten	8,8	8,6
Dänemark	6,5	5,7
Frankreich	4,1	3,1
Belgien	3,5	3,3
Holland	3,4	3,4
Argentinien	3,2	3,1
Kanada	2,8	2,6

Die norwegische Ausfuhr, die in dem gleichen Zeitraum von 578 auf 605 Mill. Kr. stieg, verteilt sich prozentual auf:

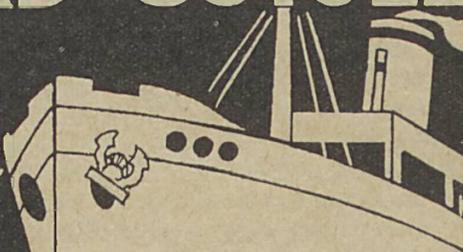
	1935	1934
England	27,3	24,3
Deutschland	13,1	13,7
Verein. Staaten	10,2	9,6
Schweden	8,8	7,5
Frankreich	4,9	4,7
Dänemark	4,2	4,0
Japan	2,9	3,0
Belgien	2,8	3,1
Spanien	2,7	2,7
Holland	2,5	3,4
Italien	1,8	3,3

Bezeichnenswert ist somit die Zunahme des Außenhandels mit den Ländern des Sterlingblocks.

NORD-OSTSEE

STETTIN

AM KÖNIGTOR NR. 6
RUF 28696
TELEGRAMM-ADR:
"NORDOSTSEE"



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

Rekordheringsfänge. Die bisherigen Winterfänge von Großhering an der norwegischen Westküste erreichten insgesamt 2 515 000 hl, die verhältnismäßig größte je erreichte Menge.

Neue Schifffahrtsgesellschaft. Unter der Firma Skibs A/S Ringfonn wurde in Stavanger eine neue Schifffahrtsgesellschaft gegründet. Das Aktienkapital beträgt 1,2 Mill. Kr.

Zunahme der aufgelegten Tonnage. Die Zahl der aufgelegten Schiffe war bereits auf 28 mit 69 480 t am 1. 1. 36 zurückgegangen und spielte im Verhältnis zur Größe der Handelsflotte von 4 Mill. t kaum noch eine Rolle. Im Laufe des Januar 1936 ist jedoch die Zahl wieder auf 60 Schiffe mit 207 600 t, darunter 5 Tankschiffe mit 48 300 t, gestiegen. In Schifffahrtskreisen rechnet man für Februar mit weiteren Auflegungen. Der Grund liegt in der eingetretenen allgemeinen Verschlechterung des europäischen Frachtmarktes infolge der Sanktionsmaßnahmen, abgesehen von der saisonmäßigen Winterstille der Schifffahrt.

Dänemark

Außenhandel. Im Januar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 131,3 Mill. Kr. (Januar 35: 113,1 Mill.), der Wert der Ausfuhr 99,4 Mill. Kr. (93,2 Mill.), mithin der Einfuhrüberschuß 31,9 Mill. Kr. (19,9 Mill.)

Am stärksten ist die Einfuhrsteigerung bei der Warengruppe Talg, Oele, Kautschuk, Harze, Teere u. ä., und zwar hauptsächlich infolge der erhöhten Einfuhr von Benzin und anderen Brennölen, die zur Auffüllung der nahezu erschöpften Läger notwendig geworden war. Die Einfuhr dieser Warengruppe ist im Vergleich zum Januar 1935 insgesamt von 5,5 auf 13,1 Mill. Kr. angestiegen. Weiter hat sich die Einfuhr von Roheisen von 5,6 auf 8,8 Mill. Kr. erhöht, von mineralischen Brennstoffen von 10,6 auf 12,1 Mill. Kr., von chemisch-technischen Artikeln von 2,8 auf 3,5 Mill. Kr. und von Düngemitteln von 1,7 auf 2,2 Mill. Kr. Dagegen ist die Einfuhr von untermahlenem Getreide und Mischsaat von 12,4 auf 4,7 Mill. Kr. zurückgegangen.

Bei der Ausfuhr sind die Veränderungen im Vergleich zum Januar 1935 geringer als bei der Einfuhr. Ein größerer Rückgang ist nur bei der Ausfuhr Warengruppe Bacon, Fleisch und andere Schlachtereierzeugnisse festzustellen, die von 33,3 Mill. Kr. auf 29,4 Mill. Kr. gesunken ist.

Der Kopenhagener Hafenverkehr im Jahre 1935 betrug: 25 432 Schiffe (Motor- und Dampfschiffe sowie Segler) von rund 7 452 000 Nrgt. Hiervon entfielen auf den Inlandsverkehr 15 924 Schiffe von 2 345 000 Nrgt. und auf den Auslandsverkehr 9508 Schiffe von 5 107 000 Nrgt. In der Gesamtziffer (Inlands- und Auslandsverkehr) für Motor- und Dampfschiffe überwog die dänische Schifffahrt mit 4 385 000 Nrgt., es folgten die schwedische mit 814 000 Nrgt., die englische mit 411 000 Nrgt., die deutsche mit 357 000 Nrgt., die norwegische mit 314 000 Nrgt., die amerikanische mit 297 000 Nrgt., die finnische mit 247 000 Nrgt. und die holländische mit 207 000 Nrgt.

Arbeitskonflikt. Die Arbeitgeber haben die Aussperrung noch um 65 000 Arbeiter erhöht, so daß insgesamt 150 000 Arbeiter (also ein Drittel der gesamten industriellen Arbeiter Dänemarks) direkt von der Aussperrung berührt werden. Die Aussperrung trat am 22. 2. in Kraft.

Die Aussperrung erstreckt sich auf folgende Arbeitergruppen: Maurer, Zimmerer, Maler, Tischler, Sattler, Tapezierer, Schuharbeiter, Arbeiter der Holzindustrie,

der Eisenindustrie, der Textilindustrie und verschiedener anderer Wirtschaftszweige.

Lettland

Außenhandel. Im Januar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 7,3 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 7,2 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 0,1 Mill. Lat. Im Januar 1935 war die Handelsbilanz mit 1,5 Mill. und im Januar 1934 mit 4,5 Mill. Lat passiv.

Der Schiffsverkehr 1935. Die Schifffahrtsabteilung des Seedepartements des Finanzministeriums hat eine Uebersicht über den Schiffsverkehr Lettlands im abgelaufenen Jahr zusammengestellt. Dieser zufolge war die Bewegung in den Haupthäfen in Gegenüberstellung zum Vorjahre folgende:

Eingangsverkehr

	1935		1934	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
Riga	1 688	899 385	1 707	949 707
Libau	540	249 007	495	228 609
Windau	543	254 672	494	243 033
Hainasch	83	21 235	109	41 825

Insgesamt liefen in die Häfen Lettlands im vorigen Jahr 2 854 Schiffe mit 1 424 299 Nrgt. ein, gegenüber 2 805 Einheiten mit 1 463 174 Nrgt. im Jahre 1934. Die Zahl der beförderten Passagiere stellte sich auf 4 287 gegen 6 577 im Vorjahre.

Ausgangsverkehr:

	1935		1934	
	Schiffe	Nrgt.	Schiffe	Nrgt.
Riga	1 699	914 219	1 693	933 164
Libau	541	244 912	498	227 965
Windau	542	254 612	491	242 762
Hainasch	85	21 564	108	41 821

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahr aus den Häfen ausgehenden Schiffe erreichte 2 867 (1934: 2 790 Schiffe) und deren Rauminhalt 1 435 307 (1 445 712) Nrgt.

Die Handelsflotte. Im Verlage des Seedepartements ist soeben das Verzeichnis der Handelsflotte Lettlands in ihrem Bestande am 1. Januar 1936 erschienen.

Die Handelsflotte Lettlands umfaßt 89 Dampfer mit 169,630 Brutto-Tonnen, 15 Segler mit 1530 Brutto-Tonnen, 5 Motorsegler mit 520 Brutto-Tonnen und 2 Motorschiffe mit 798 Brutto-Tonnen, insgesamt also 111 Schiffe mit 172,478 Brutto-Tonnen.

Vereisung im Rigaischen Meerbusen. Nördliche Winde und bis auf 25 Grad heruntergehende Temperaturen haben die Eisbildungen im Süden des Rigaischen Meerbusens, besonders in der Irbenschen Meerenge, beträchtlich zunehmen lassen. Die Schollenanhäufungen sind 10 bis 15 Fuß stark geworden, selbst die im Gefolge des Hochsee-Eisbrechers fahrenden Dampfer müssen immer wieder einzeln von dem sie schnell umgebenden Eisring befreit werden, so daß normale Fahrstrecken von einer Stunde oft verzehnfacht werden. Windau wird dadurch wieder zum Winterhafen Rigas, und auch Libau nimmt einen Teil des ursprünglich für Riga bestimmten Seeverkehrs auf.

Verlängerung der Zwangsverwaltung bei Oehlich & Co. Die Gläubigerversammlung der A.-G. Oehlich & Co. in Riga-Mühlgraben hat um Verlängerung der am 14. 2. abgelaufenen Frist für die Zwangsverwaltung auf ein weiteres Jahr nachgesucht.

Auflösung einer Aktiengesellschaft. Der Finanzminister hat einen Auflösungsausschuß für die Handels- und Industrie-A.-G. Karl T. Beyermann bestätigt. Die Gesellschaft hat 40 Proz. ihres Kapitals von 0,1 Mill. Ls eingebüßt.

Estland

Außenhandel. Im Januar d. J. betrug der Wert der Wareneinfuhr 6,09 Mill. Kr. gegen 4,95 Mill. Kr. im Januar 1935. Die Ausfuhr hatte den Wert von 6,20 gegen 5,94 Mill. Kr. Die Bilanz war mit 0,11 Mill. Kr. aktiv. Gestiegen ist die Einfuhr von Zucker (aus Lettland), von Getreide, von Metallen, Industriemaschinen und Elektrizitätszubehör. Die Zunahme der Ausfuhr bezieht sich hauptsächlich auf die Ausfuhr von Schweinen nach Deutschland, auf Flachs und Brennschiefererzeugnisse. Dagegen ist die Ausfuhr von Holzmaterial und Zellstoff merklich zurückgegangen. Die Handelsbilanz mit Deutschland war bei einem Einfuhrwert von 1,56 und einem gleichen Ausfuhrwert ausgeglichen. Die Einfuhr aus England betrug 1,11 und die Ausfuhr dorthin 1,78 Mill. Kr.

Einschränkung der Butterausfuhr nach Deutschland. Die Eesti-Bank ist angewiesen worden, von nun ab von den Butterexporteuren höchstens 50 000 Rm. wöchentlich anzukaufen. Demgemäß dürfte die Ausfuhr von Butter nach Deutschland rd. 850 Faß in der Woche betragen, anstatt wie bisher, im Rahmen des Kontingents, 1360 Faß. Dieser Beschluß soll vorwiegend in Anbetracht der Schwierigkeiten bei der Verwendung des Verrechnungsguthabens der Eesti-Bank bei der Reichsbank gefaßt worden sein, doch wird als Begründung auch der Umstand angeführt, daß der deutsche Erlös pro kg Butter den englischen nur 4 bis 4,5 Cent übersteige, während im Februar 1935 der Unterschied etwa 15 Cent betrug. Die wertmäßige Kontingentierung der Butterausfuhr dürfte das estländische Buttergeschäft mit den deutschen Privatabnehmern schwer schädigen, wenn nicht zum Stillstand bringen, da diese auf eine regelmäßige Belieferung mit denselben Mengen angewiesen sind.

Die Brennschieferindustrie im Jahre 1935. Die Förderung in den Brennschieferwerken betrug im Jahre 1935 insgesamt 604 000 t gegen 588 000 t im Vorjahr. In den Betrieben der Staatlichen Brennschieferwerke, der Estländischen Steinöl A.-G. und der Goldfields Limited wurden insgesamt 47 309 t Rohöl hergestellt gegen 46 887 t im Jahre 1934 und 37 617 t im Jahre 1933. Die Ausfuhr hatte 1935 den Wert von

694 000 Kr. und betrug 14 826 t gegen 13 967 t bzw. 6211 t. Die ausländische Nachfrage nach dem Rohöl, welches zu Heiz- und Imprägnierungszwecken verwandt wird, war größer als im Vorjahr, doch konnte die Erzeugung mit dem Bedarf nicht Schritt halten. Demgemäß werden die Betriebe des Staates und der Steinöl A.-G. bedeutend erweitert werden. Von der ausgeführten Rohölmengung gingen 8121 t (8429 t im Vorjahr) nach Deutschland und der Rest nach Lettland, Schweden, Litauen, Finnland und Norwegen. Die Ausfuhr von Brennschieferbitumen stieg von 1370 t auf 1710 t im Werte von 106 000 Kr. und ging hauptsächlich in die Nachbarstaaten. Die Erzeugung von Benzin in den oben genannten Werken wird für das Jahr 1935 mit 6000 t angegeben, d. h. etwa ebensoviel wie im Vorjahr. Die Ausfuhr betrug 1750 t im Werte von 500 000 Kr. gegen 2079 t für 685 000 Kr. im Vorjahr. Die Ausfuhr nach Lettland ging von 1800 t auf 700 t zurück, da der Transfer der Zahlungen aus Lettland auf beträchtliche Schwierigkeiten stieß.

Freie Stadt Danzig

Außenhandel. Der seewärtige Warenverkehr im Hafen von Danzig bezifferte sich im Januar d. J. auf 507 710 to, wovon 67 524 to auf die Einfuhr (Dezember 1935: 69 539 to — Januar 1935: 50 266 to) und 440 186 to (316 496 — 522 021) auf die Ausfuhr entfallen. Gegenüber dem Dezember ist die Einfuhr um etwa 2000 to geringer, die Ausfuhr jedoch um 124 000 to höher. Gegenüber dem Januar 1935 war die Einfuhr um 16 000 to höher, die Ausfuhr um etwa 80 000 to geringer. Die Erhöhung der Einfuhr ist vornehmlich, wie auch in den Vormonaten, auf die vermehrte Einfuhr von Erzen zurückzuführen. Die Verminderung der Ausfuhr hat ihre Ursache in dem Rückgang der Steinkohlen-, der Holz- und der Roggenausfuhr.

Wiederherstellung der freien Devisenwirtschaft wurde auf der Generalversammlung der Bank von Danzig vom Bankpräsidenten Dr. Schäfer in Aussicht gestellt. Der erste Schritt auf dem Wege zur freien Guldenwirtschaft wird getan, indem für alle diejenigen, die ausländische Geldsorten oder Forderungen im Gegenwert von mindestens 500 Gulden in Danziger Gulden umtauschen, die freie Guldenwirtschaft wieder eingeführt werden wird, dergestalt, daß für diese auf besonderes Verlangen eine Bescheinigung von der Bank von Danzig oder von einer Danziger Devisenbank ausgestellt werden wird, die sie berechtigt, Devisen bis zu einer bestimmten Grenze gegen Gulden zurück zu erwerben, ohne eine besondere Genehmigung der „Ueberwachungsstelle für den Zahlungsverkehr mit dem Ausland“.



Fritz Günther



Stettin

Gr. Lastadie 90/92

Kohlen — Briketts — Koks — Anthracit
für Haushalt, Industrie und Gewerbe

Ruf: 302 23/24

Bunkerkohlen

Polen

Außenhandel. Im Januar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 75,6 Mill. Zloty, der Wert der Ausfuhr 80,8 Mill. Zloty, mithin der Ausfuhrüberschuß 5,2 Mill.

Steigerung des polnisch-deutschen Warenverkehrs. Die polnische Presse veröffentlicht einen Bericht über die vom 14. bis 18. Februar in Berlin abgehaltenen Beratungen des deutschen und polnischen Regierungsausschusses zur Durchführung des deutsch-polnischen Wirtschaftsabkommens. Danach haben die Ausschüsse angesichts der Tatsache einer gesteigerten deutschen Ausfuhr nach Polen beschlossen, die Ausfuhr polnischer Erzeugnisse nach Deutschland im Monat März im Verhältnis zur Februareinfuhr um etwa 100 Proz. höher festzusetzen. Ueberdies wurde eine Reihe laufender Fragen betreffend die deutsche Buchausfuhr, die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse aus Ostoberschlesien sowie andere Erleichterungen des polnisch-deutschen Warenverkehrs erörtert. Die nächste Sitzung der beiden Ausschüsse findet Mitte März in Warschau statt.

Gdingener Seeschiffsverkehr. Nach vorläufigen Angaben verließen den Gdingener Hafen im Monat Januar 1936 nahezu 450 Seeschiffe mit insgesamt 440 000 Nrgt. Die schwedische Flagge soll an erster, die dänische an zweiter, die deutsche an dritter Stelle und die polnische an vierter Stelle gestanden haben.

Güterumschlag in Gdingen. Der seewärtige Güterumschlag des Gdingener Hafens erfuhr im Januar eine bedeutende Steigerung gegenüber Dezember 1935, und zwar stieg dieser Umschlag im Januar um 105 000 auf 749 000 t, beinahe den bisherigen Umschlagsrekord wieder erreichend. Von diesem Umschlag entfielen auf die Ausfuhr 652 000 und auf die Einfuhr 97 000 t.

Förmliches Monopol für die Ausfuhr von Erdölprodukten. Durch eine im Staatsgesetzblatt „Dziennik Ustaw“ Nr. 10 vom 13. 2. 36 verkündete Verordnung des Ministers für Industrie und Handel wird der bisherige Zustand in der polnischen Ausfuhr von Erdölprodukten in der Weise bestätigt und einheitlich geregelt, daß der staatlichen Gesellschaft „Polski Eksport Naftowy“ in Lemberg für diese Ausfuhr ein förmliches Monopol übertragen und allen anderen die Betätigung in dieser Ausfuhr verboten wird. Das gilt nunmehr insbesondere auch für das Paraffin, das in der Ausfuhrregelung der Erdölprodukte bisher eine Sonderbehandlung genossen hat. Die Verordnung verpflichtet sämtliche Erdölraffinerien, von ihrer Erzeugung bei den einzelnen Produkten bestimmte, verschiedene — und zwar auf Antrag des Regierungskommissars bei der „Polski Eksport Naftowy“ veränderliche — Prozentsätze für die Ausfuhr zurückzustellen. Von der Ausfuhr dieser reservierten Erzeugungsprozentsätze sollen Befreiungen gegen Erstattung von Ausgleichsabgaben in Höhe von 10 bis 80 Prozent des Unterschiedes zwischen den überhöhten Inlands- und den verlustbringenden Ausfuhrpreisen gewährt werden können. Die Höhe dieser Ausgleichsabgaben ist für die Kleinst- und Kleinraffinerien am niedrigsten, für die Großraffinerien am höchsten bemessen, so daß die ersteren sich unter Abgabe eines Teils ihrer Gewinne aus den überhöhten Inlandspreisen auf den Verkauf ihrer Erzeugung auf dem Inlandsmarkt beschränken können, während für die Großraffinerien die Ausgleichsabgaben so hoch

bemessen sind, daß sie zum Export gezwungen werden. Beachtlich ist, daß die Großbetriebe sich mit einer Ausnahme in ausländischem, die Kleinraffinerien dagegen fast sämtlich in polnischem Kapitalbesitz befinden.

Rußland

Außenhandel im Jahre 1935. Nach den sowjetamtlichen Angaben stellt sich der Gesamtbetrag des sowjetrussischen Außenhandels im Jahre 1935 auf 608,78 Mill. Rbl. gegenüber 650,77 Mill. Rbl. im Jahre 1934, was einen Rückgang um 41,99 Mill. Rbl. oder 6,5 Proz. ergibt. Dieser Rückgang ist ausschließlich auf die Abnahme der Sowjetausfuhr zurückzuführen, die in dem Berichtsjahr den Wert von 367,41 Mill. Rbl. erreichte, gegenüber 418,34 Mill. Rbl. im Vorjahre. Die Einfuhr nach der Sowjetunion hat sich hingegen von 232,43 Mill. Rbl. im Jahre 1934 auf 241,37 Mill. Rbl. im Jahre 1935 erhöht, so daß einer Abnahme der Ausfuhr um 50,93 Mill. Rbl. oder 12,2 Prozent eine Zunahme der Einfuhr um 8,94 Mill. Rbl. oder 3,9 Proz. gegenübersteht. Entsprechend dieser gegensätzlichen Tendenz in der Entwicklung der Ausfuhr und Einfuhr stellte sich der Aktivsaldo der sowjetrussischen Handelsbilanz im Jahre 1935 auf 126,04 Mill. Rbl. gegenüber 185,92 Mill. Rbl. im Jahre 1934.

England steht sowohl in der Einfuhr (43,38 Mill. Rbl.) als auch in der Ausfuhr (86,25 Mill. Rbl.) an erster Stelle. In der Einfuhr folgt an zweiter Stelle USA (29,48 Mill.), Deutschland an dritter Stelle (21,70 Mill.). In der Ausfuhr behauptet Deutschland mit 66,05 Mill. Rbl. die zweite Stelle vor den USA (26,54 Mill.). — 1935 ging die Ausfuhr Rußlands nach Deutschland um 32,38 Mill. Rbl. und die Einfuhr aus Deutschland nach Rußland um 7,06 Mill. zurück.

Russische Holzverkäufe in England. Wie aus Hull berichtet wird, sind dort von den britischen Holzimportfirmen in den letzten Tagen beträchtliche Käufe von sowjetrussischem Holz getätigt worden. Der ganze Umfang der Käufe läßt sich noch nicht feststellen, jedoch wird in den unterrichteten Kreisen erklärt, daß die Gerüchte, denen zufolge sämtliche von der Sowjetunion für den Verkauf nach England in Aussicht genommenen 400 000 Stds. bereits verkauft worden sind, nicht den Tatsachen entsprechen. Immerhin ist man in Hull der Meinung, daß die Käufe recht beträchtlich gewesen sind, zumal die russischen Angebotpreise sehr niedrig und die Kauforders der Firmen, die nur auf den Abschluß der Verhandlungen zwischen den sowjetrussischen Stellen und der Timber Distributors Ltd. gewartet haben, schon seit einiger Zeit bereit gewesen sind.

Finnland

Außenhandel. Im Januar d. J. betrug der Wert der Einfuhr 461,3 Mill. Fmk., der Wert der Ausfuhr 438,6 Mill. Fmk., mithin der Einfuhrüberschuß 22,7 Mill. Fmk. Die Einfuhr von Getreide und Kolonialwaren stieg im Januar infolge der ab 1. Januar 1936 erfolgten Zollsenkungen kräftig an, so daß trotz der für den Januar-Monat hohen Ausfuhr von 438,6 Mill. Fmk. (gegen 284,1 Mill. Januar 1934 und 362,4 Mill. Januar 1935) die Handelsbilanz passiv war. —

Einstellung der Schifffahrt nach Helsingfors. Nach einer telegraphischen Meldung wird der Hafen von Helsinki (Helsingfors) gegen Ende dieser Woche geschlossen. Der Verkehr wird alsdann auf den Winterhafen Hangö umgeleitet. Es herrschen durchschnittlich 20 Grad Kälte im Finnischen Meerbusen, und selbst die stärksten Eisbrecher sind der immer dicker werdenden Eisdecke und den Packeiswellen am Meeresrande nicht mehr gewachsen.

Zollfreie Einfuhr von Aussaathafer. In Ergänzung zur Anmerkung der Tarifnr. 31 im Einfuhrzolltarif für 1936, wonach Hafer, der mit Erlaubnis der Regierung zur Aussaat eingeführt wird, zollfrei ist, hat die Regierung beschlossen, daß mit Erlaubnis des Landwirtschaftsministeriums zur Aussaat Orion-, President- und Goldregenhafer und in Ausnahmefällen mit Erlaubnis der Regierung auch eine andere in Finnland bekannte Hafersorte zollfrei eingeführt werden dürfen. Die Einfuhrmengen von Orion- und Presidenthafer werden nicht im voraus begrenzt. Die Gesamteinfuhrmenge von anderem Hafer wird jedoch in Höhe von 5 Mill. kg kontingentiert. Einfuhrfirmen, die Aussaathafer zollfrei nach Finnland einführen wollen, sollen im Laufe des Monats Januar hierüber an die Regierung einen Antrag stellen. Die Sortenreinheit des zollfreien Aussaathafer muß mindestens 99% betragen. — Nach den von der Staatlichen Samenkontrollanstalt angestellten Untersuchungen ist festgestellt worden, daß trotz der schlechten Ernte genügend Gerste- und Frühjahrweizen-Aussaatzgetreide im eigenen Lande vorhanden ist.

Dividendenvorschläge der Großbanken. Die führenden finnischen Großbanken haben für 1935 durchweg die gleiche Dividende wie 1934 vorgeschlagen, und zwar Kansallis-Osake-Pankki 14%, Nordiska Föreningsbanken 16%, Helsingfors Aktiebank 9% und Suomen Maatalous O. P. 5%.

Bau eines neuen Frachtdampfers. Die Finska Angfartygs Aktiebolaget hat nunmehr mit der Werft A. B. Crichton-Vulcan, Abo, einen Kontrakt über den Bau eines neuen Frachtdampfers abgeschlossen. Das Fahrzeug wird etwa 2000 dwt bekommen. Die Fahrgeschwindigkeit wird 11 Knoten betragen. Für 12 Passagiere werden Kabinen eingebaut. Das Fahrzeug hat innerhalb von 12 Monaten fertig zu sein. Der Baupreis wird etwa 11 Mill. Fmk. betragen. Der Dampfer soll anfangs auf die London-Linie eingesetzt werden.

Gründung einer neuen Sulfatzellstofffabrik. Wie schon früher mitgeteilt, ging die staatliche Säge Veitsiluoto O/Y, Veitsi-

/luoto, mit den Plänen um, eine neue Sulfatzellstofffabrik zu errichten. Diese Pläne haben nunmehr greifbare Form gefunden. In Oulu (Uleåborg) wurde eine neue Gesellschaft Oulu O/Y, Oulu, gegründet mit einem Aktienkapital von 120 Mill. Fmk. zum Zwecke der Errichtung einer Sulfatzellstofffabrik. Die Fabrik soll für eine Erzeugung von 80—100 000 to eingerichtet werden. Hauptaktionäre sind die oben erwähnte Säge Veitsiluoto O/Y und der nordfinnische Holzveredelungskonzern A/B Uleå O/Y. Die neue Fabrik dürfte in erster Linie für die Rohstoffbeschaffung auf die Abfälle der staatlichen Säge Veitsiluoto und der Sägen des Uleå-Konzerns, vor allem der Säge Pataniemi, zurückgreifen. Nach ihrer Fertigstellung wird die finnische Sulfatzellstoffherzeugung über 400 000 Tonnen jährlich betragen.

Betriebsaufnahme der neuen Kupferhütte Outokumpu. Die neue Kupferhütte der Outokumpu O. Y. in Imatra ist nunmehr in Betrieb genommen worden. Geschäftsführender Direktor ist Dr. Mäkinen von der Outokumpu O. Y., Outokumpu. Technischer Direktor ist der deutsche Reichsangehörige Dr. Barth.

Stand der Goldbohrungen. Die finnische Firma Luttojoki Kulta O. Y., die bekanntlich eine Tochtergesellschaft der schwedischen Bolidenbolaget ist, setzt auch während des Winters ihre Goldbohrungen im Ivalo-Fluß-System fort. Die Petsamo Nickel A. B. wird erst im kommenden Frühjahr ihre Untersuchungen der Metallfunde in der Kaulatunturi fortsetzen. Die von der englischen Minengesellschaft Selection Trust im vergangenen Jahre in Finnisch-Lappland durchgeführten Bohrungen haben, wie nach der eingehenden Untersuchung der Probestücke festgestellt worden ist, durch den geringen Goldgehalt, der angetroffen wurde, zu keinem günstigen Ergebnis geführt. Die englische Gesellschaft hat sich daher entschlossen, die Arbeiten in diesem Jahre nicht wieder aufzunehmen. Ein entsprechender Bescheid ist aus London eingegangen.

Deutsches Interesse für Eisenerzvorkommen in Finnland. Wie verlautet, soll für die Eisenerzvorkommen in Kärvasvaara an der soeben fertiggestellten lappländischen Eisenbahn Rovaniemi-Kemijärvi eine deutsche Großfirma Interesse zeigen. Diese Eisenerzvorkommen werden zur Zeit von finnländischen Geologen einer Untersuchung unterzogen; sie gehören dem Reichstagsabgeordneten Matti Lahtela aus Kemijärvi.

Gas-Feuerstätten

für Härteglühöfen, Schmelzöfen, Tauchlötöfen, Lackieröfen, Hochtemperaturöfen, Schmiedefeuern, 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 31909; Große Wollweberstraße 60/61, Telefon 30788; Jasenitzer Straße 3, Telefon 20797
Altdamm, Gollnowstraße 195, Telefon Altdamm 657; Finkenwalde, Adolf-Hitlerstraße 80, Telefon Altdamm 270
Greifenhagen, Fischerstraße 33, Telefon Greifenhagen 416; Stolzenhagen, Hermann Göringstraße 44, Telefon Stolzenhagen 43

Ausstellungs- und Messe-Ausschuß. Der finnische Staatsrat hat zur Beurteilung der Vorteile und Möglichkeiten einer Teilnahme Finnlands an ausländischen Ausstellungen und Messen einen Ausschuß eingesetzt, der unter der Leitung von Bergrat Y. Pulkkinen (Zentralhandelskammer) steht und dem die folgenden Mitglieder angehören: Generalkonsul Axel Solitander (Direktor des Zentralverbandes der finnischen Holzveredlungsindustrie), Bergrat Viljanen (Direktor des finnischen Industrieverbandes), Direktor Kahma (Finnischer Exportverein), Magister A. Heliö (Landwirtschaftsverband), Abteilungschef Orasmaa (Auswärtiges Amt), Künstler E. Snellman und Rechtsanwalt G. Strengell. Den erweiterten Ausschuß bilden Vertreter der finnischen Wirtschaft, der städtischen und staatlichen Behörden, der Reichsverkehrsgesellschaften und der Sportorganisationen. Der Sonderausschuß hat auch die Aufgabe, die Entwicklung des ausländischen Messe- und Ausstellungswesens zu beobachten.

Fachmessen in Helsingfors 1936. Der Verband finnischer Autoreparaturwerkstätten (Suomen Autokorjaamoiden Liitto) veranstaltet in der Zeit vom 25. Februar bis 1. März in der Messehalle in Helsingfors eine Auto-Messe. Bei dieser Gelegenheit wird der Verein Finnischer Automobilhändler (Suomen Autobiilikauppiaitten Yhdistys) auch zahlreiche Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Autoomnibusse sowie Autountergestelle, Werkzeuge, Ersatzteile usw. zeigen. Etwa 30 bis 40 verschiedene Kraftwagenmarken sollen auf der Ausstellung vertreten sein. Die letzte Automesse fand in Helsingfors im Jahre 1928 statt. Ferner werden im März sogenannte „Elektrotage“ mit zahlreichen Veranstaltungen in der Messehalle durchgeführt. Im August-September d. J. soll dann eine große Schifffahrts- und Reiseverkehrsmesse folgen. Irgendwelche Einzelheiten sind für diese Fachmesse noch nicht festgelegt worden.

Steuertermin- u. Wirtschaftskalender für den Monat März 1936.

5. März:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der im Monat Februar 1936 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. März:

Einreichung der Aufstellung über die im Monat Februar 1936 getätigten Devisengeschäfte.

10. März:

1. Umsatzsteuervorauszahlung u. Abgabe der Voranmeldung für den Monat Februar 1936.
2. Einkommensteuer. Vorauszahlung für das 1. Vierteljahr 1936.
3. Körperschaftsteuer. Vorauszahlung für das 1. Vierteljahr 1936.
4. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).
5. Entrichtung der Hundesteuer (Stettin).

16. März:

1. Grundvermögens- und Hauszinssteuer. Entrichtung beider Steuern für den Monat Februar 1936.
2. Lohnsummensteuer für den Monat Februar 1936 (in Stettin am 20. März 1936 fällig).

20. März:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Die in der Zeit vom 1. bis 15. 3. 1936

einbehaltenen Beträge sind, falls sie mehr als 200,— RM. betragen, an das zuständige Finanzamt abzuführen, sonst erst am 5. 4. 1936.

2. Bürgersteuer. Desgl. wie vor an die zuständige Gemeinde abzuführen.
3. Lohnsummensteuer für den Monat Februar 1936 für Stettin.
4. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

31. März:

Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

Außerdem sind von den in Betracht kommenden Betrieben anzumelden bzw. zu entrichten:

- am 6. 3. Anmeldung der steuerpflichtigen Salz mengen Februar 1936,
- am 10. 3. Anmeldung der steuerpflichtigen Fettmengen,
- am 14. 3. Entrichtung der Werbeabgabe für Werbeeinnahmen Februar 1936,
- am 16. 3. Entrichtung der Börsenumsatzsteuer für Februar 1936,
- am 23. 3. Entrichtung der Fettsteuer (außer Margarine) für Januar 1936,
- am 25. 3. Entrichtung der Fettsteuer für Margarine für Februar 1936,
- am 25. 3. Entrichtung der Biersteuer für Januar 1936,
- am 27. 3. Entrichtung der Salzsteuer für Februar 1936,
- am 29. 3. Entrichtung der Zuckersteuer für Februar 1936.

Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Reichsmark. — Anzeigen-Preisliste Nr. 5.

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.

Deutsch-Schwedischer Nachrichtendienst

Belegstücke nach
Greifswald, Roonstr. 9
erbeten.

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft zum Studium Schwedens
und dem Schwedischen Institut der Universität
Greifswald durch Prof. Dr. D. h. c. J. Paul

Belegstücke nach
Greifswald, Roonstr. 9
erbeten.

Erscheint
monatlich

Erscheint
monatlich

1. März 1936
Nr. 3

Als Manuskript gedruckt. Kostenloser Abdruck mit Quellenangabe gestattet.

9. Jahrgang

Greifswald.

Mit dem Ausgang des Wintersemesters verläßt der schwedische Universitätslektor Torgny Höjer nach 1½ jähriger erfolgreicher Tätigkeit Greifswald. Am 21. 2. hielt er in der Universität als Abschiedsvorlesung einen Lichtbildervortrag über Stockholm. Der gute Besuch, besonders auch aus Kreisen der Stadt, bewies, welche Beliebtheit sich Lektor Höjer erworben hat.

Neues schwedisches Kleinflugzeug.

(DSN.) Vor kurzem fanden auf dem Eise des Sees Roxen in der Nähe von Linköping die ersten Probeflüge eines in Schweden konstruierten Kleinflugzeuges statt.

Die schwedischen Flugzeugkonstruktoren haben geradezu einen Wettkampf ausgefochten, wer zuerst mit der Konstruktion fertig wäre. Sigurd Larsson und av Sandeberg aus Linköping haben ihr Flugzeug fertiggestellt, aber ein Stockholmer namens Lindahl legt auch gerade die letzte Hand an seine Flugmaschine. In beiden Fällen kann das Flugzeug als ein Segelflugzeug mit Hilfsmotor bezeichnet werden. Die bekannte Fabrik Huskvarna glaubt imstande zu sein, einen für das Kleinflugzeug geeigneten Motor herstellen zu können, der sonst aus dem Auslande bezogen werden mußte. Die Gesamtkosten eines solchen Kleinflugzeuges, das serienweise hergestellt werden soll und von einem Amateurflieger leicht aus den einzelnen Teilen zusammengefügt werden kann, soll ungefähr 2000 Kronen kosten.

Normierung von Kugellagern.

(DSN.) Der schwedische Präsident der internationalen Standardisierungsvereinigung, Nils Fredriksson, hat eine Konferenz zusammengerufen, um die vorbereitenden Maßnahmen für die bevorstehende Generalversammlung der Vereinigung in Budapest im Juli d. J. zu besprechen. Bis jetzt haben sich 19 Länder, darunter außer den europäischen Ländern die Vereinigten Staaten und Japan der Vereinigung angeschlossen. Die Tatsache, daß die Erzeugnisse der schwedischen Kugellagerfabriken in der ganzen Welt bekannt sind, ist wohl eine der Ursachen dafür, daß die schwedischen Vorschläge zur Standardisierung von Kugellagern angenommen worden sind. Außerdem beschäftigt sich eine schwedische Kommission mit der Frage der Standardisierung des Bezeichnungssystems von Motorschleppern.

Förderung medizinischer Spezialforschungen in Schweden.

(DSN.) Außer der weltbekannten Nobelstiftung, durch die jährlich etwa 160 000 Kronen verteilt werden, gibt es in Schweden noch andere Einrichtungen zur Förderung wissenschaftlicher Forschung. Vor einiger Zeit hat die Andersson-Stiftung ihre Preise in Höhe von 1000 bis 6000 Kronen verteilt.

Der Nobelpreisträger The Svedberg in Uppsala hat 6000 Kronen zur Förderung seiner Eiweißuntersuchungen erhalten, die bereits soweit fortgeschritten sind, daß er wichtige

Schlüsse über verschiedene Blutkrankheiten ziehen konnte. Prof. Svedberg ist außerdem mit der Erforschung der Influenza-Anreger, Scharlach-Erreger und anderer Krankheitskeime beschäftigt. Seine Experimente erfordern teure Apparate und die Stiftungen sind deshalb eine willkommene Hilfe. Andere Preise aus der Stiftung sind an Forscher verteilt worden, die sich mit Untersuchungen von Lungenkrankheiten bei Steinarbeitern und anderen medizinischen Fragen beschäftigen.

Streichholz und Wohltätigkeit.

(DSN.) Die schwedische Zündholzgesellschaft ist auf den Vorschlag eingegangen, Streichhölzer in besonders etikettierten Schachteln auf den Markt zu bringen, die den Käufer etwas mehr als gewöhnlich kosten sollen. Der aus dem Ueberpreis entstehende Gewinn soll für wohltätige Zwecke verwandt werden und soll hauptsächlich Kindern armer Familien und hilfsbedürftigen alten Leuten zugute kommen. Die Etikette der Schachtel ist von einem bekannten Künstler entworfen und in der Leitung des neuen Unternehmens arbeiten mehrere im öffentlichen Leben Stockholms bekannte Persönlichkeiten mit. Man nimmt an, daß ein Gewinn von rund 600 000 Kronen jährlich erzielt wird.

Schwedische Stiftungen 1935.

(DSN.) Die privaten schwedischen Stiftungen für wohltätige und kulturelle Zwecke sind 1935 mit 16,8 Millionen Kronen etwas höher als 1934 (16,7 Mill. Kr.). Die steigende Summe der Stiftungen spiegelt die verbesserten Finanzverhältnisse wieder. 1932 wurden nur 12 Millionen, 1933 nur 10 Millionen gestiftet.

Prinz Karl von Schweden und der Nobel-Friedenspreis.

(DSN.) Die Frauen von Stockholm haben sich zusammengetan, um Prinz Karl von Schweden zum Kandidaten für den Nobel-Friedenspreis des nächsten Jahres zu empfehlen. Prinz Karl ist 30 Jahre lang Präsident des schwedischen Roten Kreuzes gewesen und viele Tausend Invaliden und unheilbar kranke Kriegsgefangene konnten dank der Anstrengung des schwedischen Prinzen in ihre Heimat zurückkehren.

Nach dem Kriege beschäftigte sich Prinz Karl damit, die Rückkehr der Gefangenen aus Rußland zu erleichtern und die Hungerleidenden in Rußland und anderen Ländern zu unterstützen. Die völkischen Minderheiten und die politischen Gefangenen in Rumänien und Ungarn haben Prinz Karl viel zu verdanken.

Nachdem in diesem Jahre der Nobel-Friedenspreis nicht verteilt werden konnte, weil das norwegische Komitee keinen würdigen Vertreter der Sache des Friedens nennen konnte, hat die öffentliche Meinung in Schweden und Norwegen geltend gemacht, daß die humanitäre Tätigkeit Prinz Karls auf dem Gebiete des Roten Kreuzes durch den Nobel-Friedenspreis geehrt zu werden verdiene.

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

Brief aus Guatemala

(Fortsetzung)

Herr Mann gibt dann eine eingehende Schilderung von der Entwicklung und dem Aufschwung, den das von ihm seit einigen Jahren bewirtschaftete Hotel in Antigua, der alten Hauptstadt des Landes, infolge seiner Umsicht und Tatkraft genommen hat. Seine Mitteilungen gewähren auch dem Fernstehenden einen lehrreichen Blick in die Organisation und den Betrieb eines solchen Hotels und zeigen, wie der deutsche Kaufmann auch im Berufe des „Hoteliers“ seinen Mann steht. Wir lassen daher seine Ausführungen in ihren wesentlichen Punkten folgen: . . . Die Grace Line mit regelmäßigem Dienst von San Francisco nach New York via Panamá brachte mit ihren neuen Santa-Dampfern Touristen in Partien nach Guatemala-Hauptstadt, wohin sie vom Hafen San José mit Extrazug hinauf und am selben Abend wieder zum Dampfer zurückfuhren. Einige Leute, die Geld hatten, und sich außer der gemeinsamen Rundfahrt oder besser statt dieser ein Extraauto leisten konnten, kamen auf einen Sprung nach Antigua, eine Autostunde von der Hauptstadt entfernt, um sich diese alte Hauptstadt aus der Spanierzeit des Landes mit über 50 Kirchen und Klöstern und damals 80 000 Einwohnern — durch Erdbeben 1773 zerstört — anzusehen, denn sie ist geschichtlich und baulich ganz bedeutend interessanter, als die heutige Hauptstadt Guatemalas. Sie besuchten auch für einen drink das Hotel Manchén und waren begeistert von dem Patio und Garten mit den vielen Blumen und Orchideen. Gäste mit bekannten Namen, Filmschauspieler usw. wurden fotografiert, die Bilder kamen in die Zeitung mit langen Artikeln, die Schiffahrtsgesellschaft machte damit Propaganda und so wurde Antigua allmählich bekannt. U. a. waren im Anfang hier die Lieblinge der das Kino besuchenden Damen, Ronald Colman, Richard Barthelmes, Richard Dix und der berühmte dicke Oliver Hardy, alles sehr bekannte Filmstars. Es tauchte der Plan auf, die Touristen von einer Bahnstation halbwegs zwischen Hafen und Hauptstadt gleich nach Antigua zu bringen, wobei sie mehr Zeit und Gelegenheit hatten, das Wesentliche des Landes in Bezug auf Landschaft, Geschichte, Baulichkeiten, Indianerbevolkerung usw. kennen zu lernen, um sie dann erst nach der Hauptstadt zu fahren und sie nach einer kurzen Rundfahrt und Abendessen wieder aufs Schiff zu schicken. Zur Vorbereitung der Propaganda dafür wurden Zeitungsschreiber, kleine Filmgesellschaften und einflußreiche Herren nach hier geracht. Es hat mich viel Zeit gekostet, Bärenführer zu spielen und ihnen alles Sehenswerte zu zeigen, und manches Mal mußte ich diese Leute kostenlos beherbergen. Wie dann diese Propaganda im Laufe der Zeit gewirkt hat, merkte ich neulich, als ein Herr ins Hotel kam, sich vorstellte und behauptete, mich schon zu kennen, er hätte das Hotel und mich schon im Film gesehen.

Wenn ich zuerst auf 15—20 Teilnehmer bei solchen Touristenpartien gerechnet hatte, ehe die Propaganda wirksam werden konnte, so war ich angenehm überrascht, als 30—40 kamen, die sich bald auf 80 erhöhten. Das war im Juli und August, der Urlaubszeit in den Staaten. Nachher im Herbst

ging die Zahl wieder zurück und es fehlte auch nicht an Enttäuschungen, in der Weise z. B., daß eine bestimmte Anzahl gemeldet wurde, die aber wegen schlechten Wetters im Hafen nicht ausbooten oder wegen Erdrutsches die Wege nicht passieren konnte. Da saß ich dann mit dem ganzen vorbereiteten Essen und konnte es nicht verwerten, denn bei solch schlechtem Wetter kamen natürlich auch keine anderen Gäste.

Um diese Zeit hatte ich einen kleinen Verkauf mit indianischen Webereien angefangen, der sich ganz gut anließ und im Laufe der Zeit eine größere Ausstellung nötig machte. Es wurden Pfeiler und Tische mit diesen Webereien geschmückt, Orchideen ausgestellt, meine Frau und Kinder, bald auch die Helferinnen, zogen sich indianische Kostüme an, die Kellner mußten in roten Indianerhemden erscheinen, so daß nach und nach ein farbenfreudiges Bild entstand, das großen Eindruck auf die Besucher machte und schon beim Eintritt ihnen ein allgemeines: „oh, how pretty, how nice and beautiful“ entlockte. Bald kam auch eine Marimba dazu, das Landesinstrument, von richtigen Indianern in ihren Kostümen gespielt, und eine Tänzergruppe, die den Originaltanz, den Song, vorführte. Hier in dieser blumenreichen Umgebung wirkte das alles wundervoll und echt, wie es ja in Wirklichkeit auch war, ganz im Gegensatz zu ähnlichen Vorführungen in den großen Hotels in Guatemala, wo es bei künstlicher Beleuchtung „gemacht“ erschien.

Ich hatte mich durchgesetzt und das Wort sprach sich herum: The Antigua side-trip is the best of all the excursions of the Grace-Line, and the Hotel Manchén thi high spot of it! worüber sich „Mr. Manchen“ natürlich freute. Ich hatte in diesem Jahre Großkampftage mit mehr als 200 Mittagessen in 1½ Stunden, Chauffeure und Führer eingerechnet. Schade, daß die kurze Zeit diesen Leuten nicht zuließ, alles zu genießen. Aber der Eindruck war die beste Propaganda und bewirkte, daß eine Zahl dieser Eintagsgäste zurückkam und länger in Guatemala und Antigua blieb. In zwei Jahren habe ich 5000—6000 Touristen von der Grace Line zum Mittagessen hier gehabt. (Schluß folgt.)

Am Mittwoch, den 12. Februar, hatten wir einen sehr lebendigen Vortrag durch die Reiseschilderung unseres Herrn Fritz Wolf über **Süd-Spanien und Madeira**. Unterstützt durch eine große Zahl von Lichtbildern, führte uns Herr Wolf zunächst nach Madeira und machte von Funchal aus verschiedene Ausflüge ins Land mit seiner üppigen Vegetation bis hinauf auf die Höhen, von denen der typische Holzschlitten die Reisenden abwärts brachte. Auf der Weiterfahrt war es dann besonders Sevilla mit seiner prächtigen Kathedrale als größte Sehenswürdigkeit und ein Ausflug zur Alhambra und Generalife in Granada, die im Mittelpunkt der Schilderungen standen. In gewohnter Weise brachte der Vortragende seinen Hörern Land und Leute durch geschichtliche Erklärungen näher. Die Pracht der Alhambra und die Gärten Generalifes im Bilde fesselten ebenso wie die festgehaltenen Eingeborenentänze. Es war ein genußreicher Abend, an dem die zahlreichen Hörer, die der Vortragende in Spannung hielt, mit Beifall für die interessanten Ausführungen quittierten.

⚒ Bruno Stillert ⚒

STETTIN

Handelshaus Drei Eichen

Kohlen

aller Art

**Industrie / Hausbrand
Schiffahrt**

Telegramme: Stillertkohle

Fernsprecher 21332

Gute

Drucksachen

sind der beste
Kundenwerber

Drucksachen für Handel

Drucksachen für Industrie

Werke und Zeitschriften

BUCHDRUCKEREI
STEINDRUCKEREI
BUCHBINDEREI

Fischer & Schmidt, Stettin

Große Wollweberstraße 13 — Fernsprecher 21666

Rind- u. Schweine-Schlachtere
Willi Ramm, Stettin

.....
Kl. Oderstr. 10, Ecke Baumstr.
Fernsprecher Nr. 33467
.....

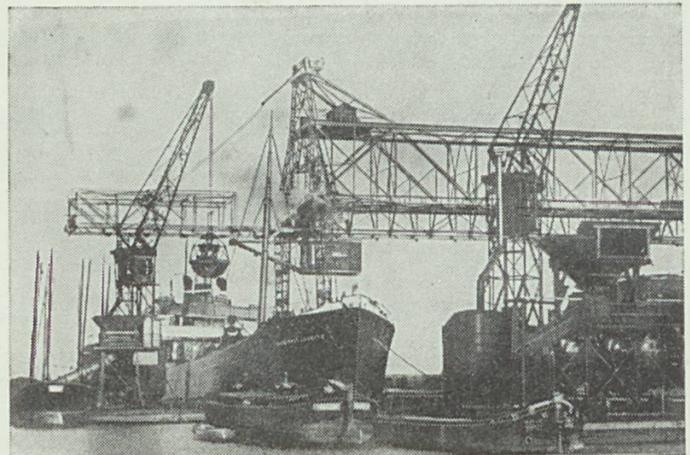
Schiffsbelieferungen
en gros en detail

Schiffslieferungen

Lebensmittel
Tabake, Zigarren, Obst

Fritz Neubauer

STETTIN, Baumstr. 23 / Fernruf 34410



Eigene Umschlagstelle in Stettin

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

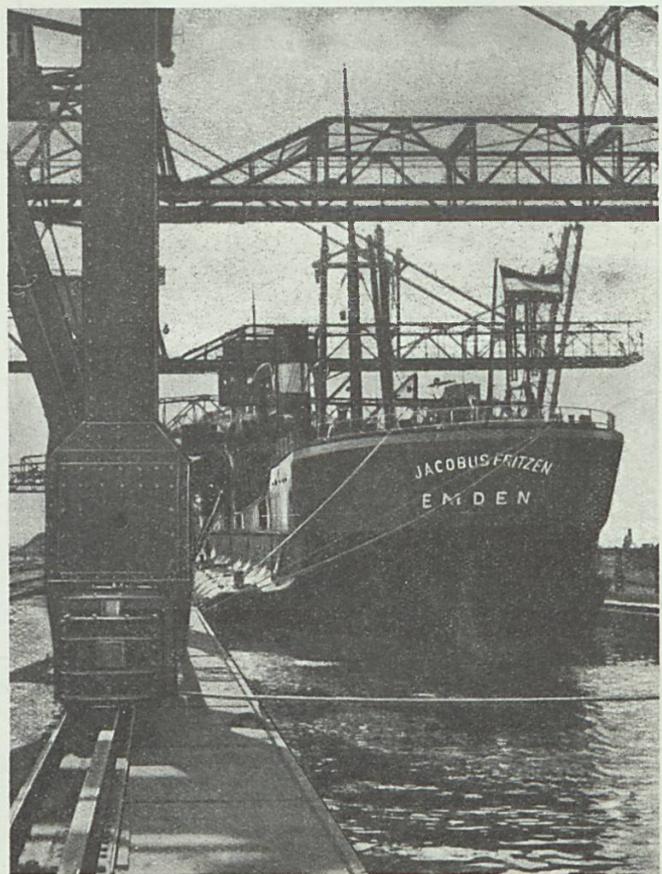
Hugo Stinnes G.m.b.H.

STETTIN-SASSNITZ
Tel.-Adresse: Stinnesugo

DER SEEHAFEN DES OSTRRAUMES

Anschlussmöglichkeit
nach allen Häfen der Welt

In der Massengutumschlagstelle
Reiherwerderhafen



STETTIN

Günstig gelegene Lager-
plätze aller Art für
industrielle und gewerb-
liche Unternehmungen
mit und ohne Gleis- und
Wasseranschluß zu ver-
mieten oder zu verkaufen.

140 Hebezeuge von 1-40 t
Kühlanlagen

Getreide-Großanlagen

Eigene Hafenbahn

Hafengesellschaft Stettin-Freihafen