

OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

- Der Kraftwagen in Pommern.
- Dr. Macdonald: Seediens Ostpreußen und Reichsparteitag.
Geschäftsbezeichnungen.
- Kaufmännischer Lehrvertrag und Lehrlingsrolle.
- Die Abwertung des Lat.



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

UNION

Actien-Gesellschaft für See- und Fluss-Versicherungen in

Gegründet 1857

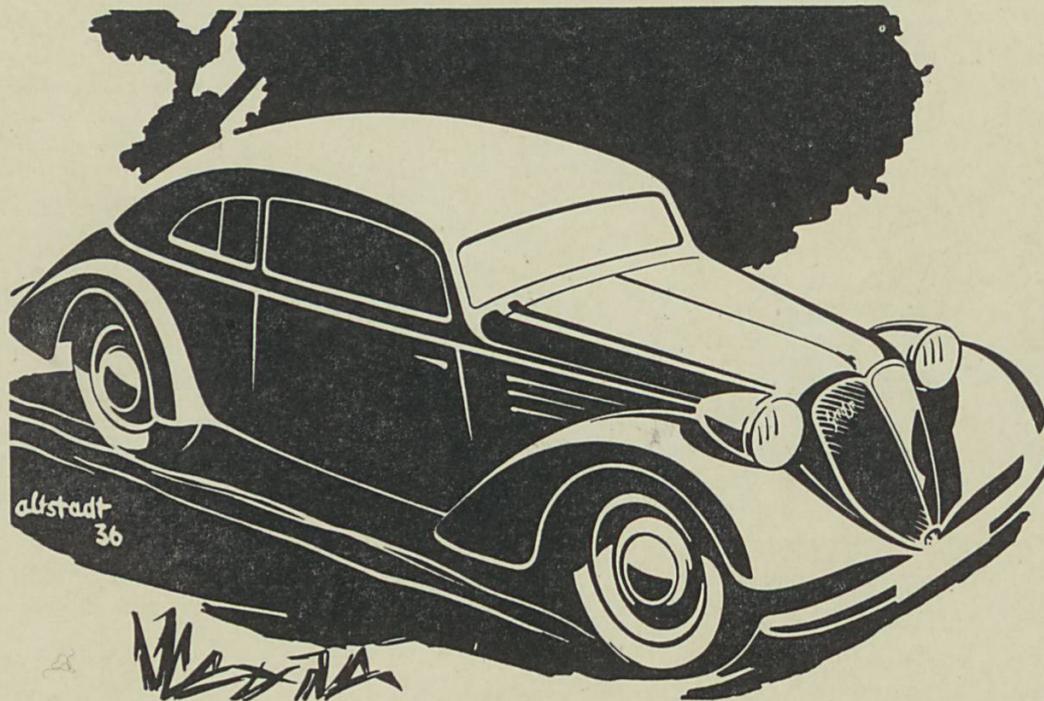
STETTIN

Transport-
Versicherungen
aller Art

Fernsprecher Nr. 27060

Drahtanschrift: „Seeunion“

IN KONSTRUKTION UND FORM VOLLENDET



zeigt sich der luftgekühlte GREIF-JUNIOR, 1,5 Liter, als der ideale Gebrauchswagen — als der Wagen für den Selbstfahrer. Die Luftkühlung hat sich seit nunmehr 15 Jahren im Personenkraftwagenbau aufs Beste bewährt. Eine vorzügliche Federung (Doppelschwingachsen) nimmt alle Stöße und Schläge in sich auf und läßt den Wagen über alle Unebenheiten der Straße hinwegrollen. In Verbindung mit dem verdrehungsfreien Zentralrohrrahmen ergibt sich dadurch bei genügender Bodenfreiheit eine unbedingt sichere Straßenlage und Kurvenfestigkeit.

STOEWER GREIF JUNIOR LUFTKÜHLUNG

STOEWER-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT VORMALS GEBRÜDER STOEWER STETTIN

Stoewer-Werke A.-G., Filiale Stettin, Paradeplatz 28/29, Tel. 27246

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für das Ostdeutsche Wirtschaftsgebiet und die Ostseeländer
AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN
ORGAN DER WIRTSCHAFTSKAMMER FÜR POMMERN.

MITTEILUNGEN:

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. Schöne, für den Anzeigenteil W. Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernspr. 35341 III. Vj. 2550.

Nr. 21

Stettin, 1. November 1936

16. Jahrg.

Der Kraftwagen in Pommern.

Die pommersche Wirtschaft umfaßt sämtliche Zweige des Kraftverkehrs und der verwandten Nebenbetriebe wie auch Produktion und Handel mit Kraftfahrzeugen aller Art. Dieser Wirtschaftsabschnitt nimmt einen immer wachsenden Raum in der Gesamtwirtschaft des Bezirks ein, und es kann mit Befriedigung festgestellt werden, daß der Kraftverkehr Pommerns nicht nur absolut genommen ansteigt, sondern auch im Verhältnis zu den im Reichsdurchschnitt erzielten Ergebnissen höhere Werte zeigt. Die Richtigkeit der früher in dieser Zeitschrift getroffenen Feststellung, Pommern biete über die allgemeinen Entwicklungsmöglichkeiten hinaus noch ein weites und unerschlossenes Betätigungsfeld für den Kraftverkehr in allen seinen Erscheinungsformen, ist damit bestätigt. Denn die Zulassungen von Kraftfahrzeugen haben im Reiche im Jahre 1936 gegenüber dem Vorjahre um 19 Proz., in Pommern dagegen um 28 Proz. zugenommen. Während in Pommern im Juni 1935 519 und im Juli des gleichen Jahres 517 Kraftwagen neu zugelassen wurden, waren die Zulassungsziffern in den entsprechenden Monaten des Jahres 1936 613 und 674. Der Bestand an Kraftfahrzeugen in Pommern belief sich am 1. Juli 1936 auf 24343 Personenkraftwagen gegenüber 19979 Personenkraftwagen am gleichen Stichtage des Vorjahres; dazu kamen 271 Kraftomnibusse gegen 232 im Vorjahr, 5296 Lastkraftwagen gegenüber 4117 im Vorjahr und 31714 Krafträder gegenüber 28597 im Vorjahr. Insgesamt entfiel im Jahre 1936 ein Kraftfahrzeug in Pommern auf 30 Einwohner, ein bereits sehr befriedigender Satz, wenn man den Reichsdurchschnitt von 27 Einwohnern auf ein Kraftfahrzeug dagegen hält und bedenkt, daß die Extreme bei 22 Einwohnern auf ein Kraftfahrzeug in Sachsen, Braunschweig und Lippe und 55 Einwohnern auf ein Kraftfahrzeug in Oberschlesien liegen. Selbstverständlich hält sich die Zahl der Neuzulassungen und damit die aufsteigende Entwicklung in den Herbst- und Wintermonaten auch in Pommern nicht auf der erwähnten Höhe, jedoch bleibt durch solche Saisonschwankungen die

Tatsache unberührt, daß die Motorisierung in Pommern marschiert und die Kraftverkehrspolitik der Reichsregierung verstanden und freudig aufgenommen wird.

Ein nicht zu unterschätzendes Moment in der Förderung des pommerschen Kraftverkehrs ist die kürzlich erfolgte Einweihung der Reichsautobahn Berlin—Stettin, über die an anderer Stelle dieses Heftes berichtet wird. Mit der Freigabe der Bahn für den öffentlichen Verkehr steht Stettin bisher unter den deutschen Großstädten neben Hannover an erster Stelle, soweit es sich um die Verbindung mit der Reichshauptstadt durch eine Reichsautobahn handelt. Die Reichsautobahn wird nicht nur von dem privaten und gewerblichen Kraftverkehr benutzt, sondern dient auch als Grundlage für den vor einiger Zeit reichsbahnseitig eingerichteten direkten Autobusverkehr zwischen Stettin, dem Zentrum Berlins sowie einigen Berliner Fernbahnhöfen. Die Reichsautobahn hat die Entfernung Stettin—Berlin auf die Ueberwindung einer Zeitspanne von nur noch etwa 1½ Stunden zusammenschumpfen lassen. Das muß auch den Kraftfahrern entgegengehalten werden, die bei aller Anerkennung des ungeheuren technischen Fortschrittes und der wesentlichen Vorzüge der Autobahnen vor den Landstraßen alten Systems behaupten, daß die Fahrt auf den Reichsautobahnen eine große geistige oder seelische Beanspruchung mit sich brächte, da die Gleichmäßigkeit in der Beschaffenheit der Bahn in Verbindung mit den großen zu erzielenden Geschwindigkeiten die Ermüdung des Fahrers außerordentlich schnell fördere. Soweit es sich hier nicht um die Ueberwindung eines zunächst ungewohnten und neuen Zustandes handelt, der mit zunehmender Uebung zweifellos dem Maß der früheren Beanspruchung des Kraftfahrers angenähert werden kann, muß vor allem festgestellt werden, daß das Durchmessen einer bestimmten Strecke auf der Autobahn in der Regel wohl wenig mehr als den halben Zeitraum gegenüber der Fahrt auf der Landstraße benötigen wird und insoweit die etwaige noch verbleibende schnellere Ermüdung des Kraftfahrers weit mehr als aus-

geglichen wird. Jedenfalls wird wohl niemand auf den Gedanken kommen, die Landstraße zu wählen, wenn er die Reichsautobahn benutzen kann, ganz gleich, ob er als Privatmann im eleganten Personenwagen fährt oder als Gewerbetreibender sich im Personen- oder Güterkraftverkehr betätigt. Der gewerbliche Kraftverkehrsunternehmer wird dem Schöpfer der Autobahnen besonderen Dank wissen, weil sie seine Betriebskosten verringern und die Schnelligkeit und Regelmäßigkeit des Verkehrs gewährleisten, nimmt doch der gewerbliche Kraftverkehr einen ziemlich großen Raum im pommerschen Kraftwagenverkehr überhaupt ein.

Die Regelung des gewerblichen Kraftverkehrs, wie sie im Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 und im Güterfernverkehrsgesetz vom 26. Juni 1935 zum Ausdruck kommt, versucht zwar im Wege der Zulassungsbeschränkung die Entwicklung in geordnete Bahnen zu lenken, tatsächlich hat jedoch beispielsweise der Mietwagenverkehr mit Personenkraftwagen in Pommern zum Teil einen Umfang angenommen, der zweifellos in manchen Gemeinden und Gegenden das normale Verkehrsbedürfnis weit übersteigt. Außer der hohen Zahl der augenblicklich in größeren Städten zugelassenen Kraftdroschken (Taxameter) sind allein im Regierungsbezirk Stettin bisher 518 Personenkraftwagen für den Mietwagenverkehr zugelassen worden. Ferner wurde die gleiche Genehmigung für 15 Omnibusse und 38 Lastwagenerteilt, mit denen ebenfalls im Mietwagenverkehr Personen befördert werden. Dazu kommen 56 Kraftwagen, die für den Miet- und Ausflugswagenverkehr zugelassen sind und damit also noch eine erweiterte Beschäftigungsmöglichkeit haben, und schließlich haben noch die Eigentümer von 4 Omnibussen und 3 Lastwagen die Genehmigung zum Ueberlandwagenverkehr erhalten. In diesen Ziffern für den Regierungsbezirk Stettin sind noch nicht die Fahrzeuge, insbesondere Omnibusse, enthalten, die in fester Linienfahrt beschäftigt sind, ohne daß für sie gleichzeitig die Genehmigung zum Miet- oder Ausflugswagenverkehr erteilt wäre, wie das grundsätzlich durchaus möglich ist. Berücksichtigt sind ferner noch nicht die schwebenden Fälle der Zulassungsanträge, die bisher aus irgendwelchen Gründen noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten. Da am 30. September 1936 die in der Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Personenbeförderung zu Lande vorgesehene und zuletzt durch Anordnung vom 25. Mai verlängerte Uebergangsfrist für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen endet, haben die Unternehmer, denen eine Genehmigung nicht erteilt worden ist, mit dem Ablauf der Frist den Betrieb einzustellen, sofern die Verfahren nicht noch schweben und ihnen eine befristete, behördliche Bescheinigung darüber ausgestellt ist. Allerdings findet die Auffassung im Kraftdroschken- und Mietpersonenwagengewerbe, daß nunmehr jede weitere Zulassung ausgeschlossen ist, in den gesetzlichen Bestimmungen keine Stütze.

Die andere große Gruppe des gewerblichen Kraftverkehrs ist der Güterkraftverkehr, der als Güterfernverkehr, Güternahverkehr oder Werkverkehr ausgeübt wird. Der Güterfernverkehr, der im einzelnen in dem Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen geregelt ist, wird im Regierungsbezirk Stettin außer von der Reichsbahn von 91 Privatunternehmern ausgeübt, die Mitglieder des Reichskraftwagenbetriebsverbandes sind und vielfach über mehrere Wagen bzw. Lastzüge verfügen, so daß sich eine Zahl von weit mehr als 100 Lastkraftwagen ergibt. Die Form, in der

diese Unternehmungen betrieben werden, ist verschieden. Sei es, daß sie als Linienverkehr oder planmäßige Linienzüge betrieben werden, sei es, daß die Unternehmer Trampzüge verkehren lassen, immer werden sie ihre Ladung in der Regel durch Speditionsfirmen über die Laderaumverteilungsstellen des Reichskraftwagenbetriebsverbandes erhalten. Andere Fernverkehrsunternehmer widmen sich ausschließlich dem Möbeltransport oder stellen ihre Lastzüge vertragsmäßig der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung. Einige Unternehmer, die zugleich Spediteure sind, besorgen sich ihre Ladung selbst, oder, sofern sie nicht über eigene Speditionsfirmen verfügen, nehmen ausschließlich Ladung direkt beim Urverlader an. Schließlich findet sich auch der gemischte Betriebstyp insofern, als die Lastzüge zum Teil mit einer Urladegenehmigung Ladung bei einem oder mehreren Urverladern aufnehmen, daneben aber auch durch Speditionsfirmen über die genannten Laderaumverteilungsstellen des Reichskraftwagenbetriebsverbandes beladen werden. In Pommern, vornehmlich in den ostpommerschen Bezirken, bietet sich dem Güterfernverkehr, der hier vielfach in Form des Linienverkehrs betrieben wird, ein weites Betätigungsfeld, da hier noch sehr wenig von anderen Verkehrsmitteln bediente Gebiete liegen, die gleichwohl ein erhebliches und ständig steigendes Verkehrsbedürfnis haben. Auch der Seehafen Stettin befruchtet den Güterfernverkehr in erheblichem Maße. Trotzdem besteht im Güterfernverkehr keine Möglichkeit, neue Betriebe zu eröffnen oder bestehende zu vergrößern, da überall eine sehr weitgehende Uebersetzung des Gewerbes vorhanden ist, und die Regierung dieser Tatsache dadurch Rechnung getragen hat, daß sie die schon seit längerer Zeit verhängte Genehmigungssperre nicht aufgehoben, sondern bis auf weiteres verlängert hat. Ihre Begründung findet diese Sperre neben der beabsichtigten Beseitigung der Uebersetzung des Gewerbes in der Einleitung eines Ordnungswerkes, das zur Ausbildung und Entwicklung des gesamten gewerblichen Güterfernverkehrs führen soll. Ein weiterer Schritt zur Erreichung dieses Zieles ist die Inkraftsetzung des Reichskraftwagentarifs mit dem 1. April 1936 gewesen.

Für den Werkverkehr und den Güternahverkehr bestehen keine gesetzlichen Bindungen an behördliche Zulassung und Innehaltung bestimmter Entgelte. Jedoch muß es sich im ersten Falle um echten Werkverkehr im Sinne des § 4 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen handeln, was im allgemeinen noch zu wenig beachtet wird, wie häufige Anfragen bei der Kammer beweisen. Werkverkehr wird im Bezirk von fast allen bedeutenderen Industrie- und Handelsfirmen betrieben. Ebenso hat der Güternahverkehr innerhalb der Grenzen eines Gemeindebezirks oder innerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeuges aus, einen bedeutenden Aufschwung genommen.

Die Kraftwagenherstellung ist in Pommern nur durch ein Werk vertreten, das jedoch auf eine sehr alte Tradition zurückblicken kann und während der langen Zeit seines Bestehens manchen schönen Erfolg buchen konnte. Es werden Personenwagen verschiedener Typen und Stärke sowie Lastkraftwagen hergestellt. Wenn hier auch in den letzten Monaten ein gewisser Rückgang in der Fabrikation gegenüber der ersten Hälfte des Jahres nicht vermieden werden konnte, zumal der Inlandsabsatz etwas sank, und auch die Export-

aufträge nicht die gleiche Höhe erreichten, muß dieser Rückgang lediglich als saisonmäßig bedingt bezeichnet werden. Im allgemeinen ist das Exportgeschäft jedoch zufriedenstellend gewesen, und auch im Inlandsabsatz macht sich bereits wieder eine Belebung bemerkbar. Außerdem wird ein neues Produktionsprogramm und eine gewisse Vereinheitlichung der hergestellten Wagentypen zu einer weiteren Befestigung des Absatzes beitragen, was insbesondere auch auf dem pommerschen Markt zu hoffen ist.

Im Gegensatz zur Herstellung ist auf dem Gebiet des Kraftwagenhandels in Pommern schon seit längerer Zeit eine starke Uebersetzung festzustellen. Diese Uebersetzung zeigt sich besonders kraß im Motorradhandel und im Handel mit Zubehör- und Ersatzteilen. Wenn auch die Gesundung der landwirtschaftlichen Betriebe zu einer Steigerung der Nachfrage nach landwirtschaftlichen Kraftmaschinen, also Treckern und Sattelschleppern führte, war die Geschäftslage doch nicht zufriedenstellend, insbesondere infolge des durch die Uebersetzung bedingten sehr scharfen Wettbewerbes, der im Zusammenhang mit anderen Momenten die Verdienstspanne im Kraftfahrzeughandel beeinträchtigt. Das trifft sowohl für den Personen- als auch den Lastwagenhandel zu. Letzterer hat überhaupt nicht den Aufschwung erfahren, wie er für den Personenwagenabsatz bereits in den weiter oben angegebenen Neuzulassungsziffern zum Ausdruck kommt.

Der Altwagenhandel nimmt, an der Zahl der Betriebe wie auch an deren Bedeutung gemessen, zu. Das findet seinen Grund darin, daß auch in Pommern einige Typen von alten Wagen erheblich im Werte gestiegen sind.

Die Garagen- und Tankstellenunternehmungen sowie die Reparaturwerkstätten haben sich als wichtige Neben- und Hilfsbetriebe der Kraftverkehrswirtschaft mit der allgemeinen Zunahme des Verkehrs ausdehnen können, wenn auch durch die Tankstellenanordnung die Neuerrichtung dieser Betriebe an bestimmte Voraussetzungen gebunden und die Erteilung der Genehmigung im allgemeinen nicht leicht zu erreichen ist. Allerdings entspricht auch die Inanspruchnahme des Tankstellengewerbes nicht ganz den vermehrten Zulassungsziffern der Kraftwagen, da ein erheblicher Teil der zusätzlichen Fahrzeuge zu öffentlichen Zwecken verwendet wird, und im allgemeinen private Tankstellen nicht zur Betriebsstoffaufnahme aufsucht. Andererseits bedingt die unzweifelhafte Verlagerung des Marktes vom schweren und mittel-schweren zum leichten Wagen mit niedrigerem Treibstoffbedarf eine geringere Inanspruchnahme der Tankstellen und eine Verringerung ihres Gesamtumsatzes. Immerhin wird die Lage der Kraftverkehrsnebenbetriebe im allgemeinen nicht ungünstig beurteilt werden können, da immer noch verhältnismäßig viel Anträge auf Neuerrichtung von Tankstellen gestellt werden, so daß angenommen werden muß, daß die am Treibstoffabsatz interessierten Firmen der weiteren Entwicklung Vertrauen schenken.

Re.

Seedienst Ostpreußen und Reichsparteitag.

Von Regierungsassessor Dr. Macdonald, Wasserbaudirektion Stettin.

Nach dem Abschluß des „Reichsparteitags der Ehre“ sind mit Recht die bewundernswerten Leistungen der Deutschen Reichsbahn hervorgehoben worden. Durchaus nicht so bekannt ist es, daß auch der „Seedienst Ostpreußen“, die beliebte Schnellschiffslinie zwischen Travemünde/Kiel, Swinemünde, Zoppot und Pillau, für den Reichsparteitag gewaltige Leistungen vollbracht hat. Sämtliche ostpreußischen aktiven Teilnehmer am Reichsparteitag, also alle ostpreußischen Formationen der Partei und ihrer Organisationen, mußten in diesem Jahre im Gegensatz zu früheren Jahren auf dem Seewege von Pillau nach Swinemünde befördert werden, wo die Bahn die Weiterbeförderung der Transporte nach Nürnberg übernahm. Ebenso mußte der Rückweg über See geleitet werden. Denn der Reichsbahn war es in diesem Jahre infolge der wenigen noch bestehengebliebenen Zugverbindungen zwischen Ostpreußen und dem übrigen Reich nicht möglich, Massenbeförderungen auf dieser Strecke auszuführen. Der Reichsparteitag begann am 8. und endete am 14. September 1936. Es galt also, mit dem größtmöglichen Schiffs-park in möglichst kurzer Zeitspanne möglichst zahlreiche Parteitagsteilnehmer von Pillau nach Swinemünde und umgekehrt zu befördern, sollten doch die Transporte durch die zwangsweise Benutzung des Seeweges möglichst wenig Verspätungen erfahren. Der „Seedienst Ostpreußen“ nahm sich dieser schweren Aufgabe freudig an.

Schon längere Zeit vor dem Parteitag fand eine gemeinsame Besprechung des Beauftragten des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers für den Seedienst Ostpreußen, Ministerialrats Dr. Ebnardt, und der anderen beteiligten Seedienstkreise mit den ostpreußischen Organisationsleitungen der

Partei und ihrer Gliederungen und Vertretern der Reichsbahn statt, in der die einzelnen Transporte, die schon zahlenmäßig feststanden, auf die Schiffe verteilt und die Fahrpläne festgelegt wurden. Ferner wurden in Swinemünde und in Pillau je eine Befehlsstelle des „Seedienstes Ostpreußen“ für die Zeit der Parteitagtransporte eingerichtet, denen besondere Befugnisse und Aufgaben bei Verspätungen der Schiffe oder Änderungen des Fahrplans (insbesondere die rechtzeitige Verständigung der in Betracht kommenden Reichsbahnstellen) oblagen. Schließlich wurde für alle an den Parteitagbeförderungen beteiligten Schiffe eine gründliche Ueberholung der Boots- und Sicherheitseinrichtungen und große Boots-, Feuerlösch- und Schottenmanöver angeordnet. Wenn auch die Fahrgastschiffe des „Seedienstes Ostpreußen“ ohnehin in knappen Zeitabständen derartige Sicherheitsproben im Interesse der ihnen anvertrauten Menschenleben vornehmen, so sollte doch gerade für die Fahrten der Soldaten des Führers im Rahmen des Möglichen alles geschehen, um Zwischenfälle auszuschließen oder zum mindesten deren Wirkungen abzuschwächen. Alle Sicherheitsproben fielen zufriedenstellend aus.

Die Hauptaufgabe des Seedienstes Ostpreußen war es aber, den notwendigen Schiffsraum zu beschaffen. Zur Verfügung standen an reichseigenen Schiffen der bekannte neue Turbinenschnelldampfer „Tannenberg“, mit einem Fassungsvermögen von 2000 Personen, und die beliebten Motorschnellschiffe „Preußen“ und „Hansestadt Danzig“, die je 1200 Fahrgäste fassen. Da in jeder Richtung etwa 12 000 Parteitagsteilnehmer in sehr kurzen Zeitabständen befördert werden mußten, reichten die reichseigenen Schiffe bei weitem nicht

aus. Man griff deshalb auf den im „Seedienst Ostpreußen“ seit Jahren bewährten Helgoland-Dampfer „Kaiser“ der Hapag Seebäderdienst G. m. b. H., Hamburg, auf den Stettiner Rügendampfer „Odin“ und auf das Reichsbahnfährschiff „Preußen“ aus der Fährverbindung Saßnitz—Trälleborg zurück. Auch „Odin“ und das Fährschiff „Preußen“ sind in diesem Jahre infolge der äußerst starken Benutzung des Seeweges mehrmals im „Seedienst Ostpreußen“ eingesetzt worden.

Welche schweren Aufgaben diese Schiffe für den Reichsparteitag bewältigt haben, ergibt die nachstehende Aufstellung. Es kamen in Swinemünde an:

am	4. 9. 36	um 17,00 Uhr	mit D. „Kaiser“	600 SA.- und 170 Arbeitsdienstmänner.
„	6. 9. 36	„ 13,00 „	mit D. „Odin“	850 Arbeitsdienst- männer,
„	6. 9. 36	„ 14,00 „	mit D. „Tannenberg“	1853 SS.- Männer,
„	8. 9. 36	„ 6,00 „	mit D. „Tannenberg“	400 politische Leiter und 500 „Kraft durch Freude“-Fahrer,
„	9. 9. 36	„ 1,00 „	mit D. „Kaiser“	1000 politische Leiter,
„	9. 9. 36	„ 10,00 „	mit MS. „Hansestadt Danzig“	1000 politische Leiter,
„	10. 9. 36	„ 6,00 „	mit D. „Tannenberg“	800 Hitler- Jungen und 180 Soldaten,
„	10. 9. 36	„ 14,00 „	mit D. „Kaiser“	1000 Hitler- Jungen,
„	11. 9. 36	„ 6,00 „	mit MS. „Hansestadt Danzig“	836 SS.-Männer,
„	11. 9. 36	„ 7,00 „	mit D. „Odin“	550 NSKK- Männer,
„	11. 9. 36	„ 12,30 „	mit D. „Tannenberg“	1937 SA.- Männer,
„	11. 9. 36	„ 19,00 „	mit D. „Kaiser“	809 SA.-Männer.

Aus der kurzen Aufeinanderfolge der Ankunftszeiten geht schon hervor, daß die Schiffe jeweils nach Entladung ihrer Gruppen schnellstens nach Pillau zurückkehren mußten, um den nächsten Transport aufzunehmen. Das gleiche Bild zeigt der Fahrplan für die Rückfahrten. Auch hier mußten die Schiffe das Aeußerste hergeben, um immer von neuem die in Swinemünde von Nürnberg mit der Bahn eintreffenden Gruppen aufzunehmen und ohne Aufenthalt in den Osten des Reiches zu fahren.

Der Wettergott meinte es so gut, daß sich keines der Schiffe auf der Hin- und Rückfahrt verspätete, sondern fast alle sogar noch vor der durch den angespannten Fahrplan festgesetzten Zeit in ihrem Bestimmungshafen anlangten. Der „Seedienst Ostpreußen“ tat damit alles für die Parteitagsteilnehmer, was in seinen Kräften stand. Ihre Weiterbeförderung von Swinemünde und Pillau war die Aufgabe der Reichsbahn.

Den Angehörigen der auf dem Seeweg beförderten Parteigliederungen war deutlich anzumerken, daß sie sich auf den Schiffen wohlfühlten. Das ist auch nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, daß die Seefahrt als eine angenehme Unterbrechung der langdauernden Eisenbahnfahrt empfunden wurde und daß sich die Leitungen und Besatzungen der Schiffe um das Wohl der ihnen anvertrauten Soldaten der NSDAP. in jeder erdenklichen Weise bemühten. Die erschöpften Männer erhielten die Erlaubnis, sich in den sonst wohlbehüteten Fahrgastkammern der Schiffe niederzulegen. Gern unterzogen sie sich der geringen Mühe, sich vor dem Betreten der Kabinendecks ihrer schweren Langschäfte zu entledigen. Willig unterstützten sie auch die für die Abwicklung des Verkehrs erforderlichen Maßnahmen der Schiffsleitung. 1853 SS.-Männer verließen in Swinemünde die „Tannenberg“ auf zwei Landgängen in 18 Minuten! Dies ist der beste Beweis dafür, wie die bekannte Disziplin der NS.-Gliederungen dem „Seedienst Ostpreußen“ die Bewältigung seiner schweren Aufgabe erleichtern half.

Insgesamt sind in der Zeit vom 4. bis zum 11. September mit 14 Reisen 13 038 Nürnberg-Fahrer von Pillau und Zoppot nach Swinemünde und weiter nach Nürnberg und in der Zeit vom 11. bis zum 18. September 12 547 Parteitagsteilnehmer mit 13 Dampferfahrten nach Ostpreußen und Zoppot befördert worden.

Freudig hat der „Seedienst Ostpreußen“ alle Kräfte eingesetzt, um den äußerst angestregten Fahrplan durchzuhalten und allen Nürnbergfahrern eine gesicherte und angenehme Beförderung zu gewährleisten. Er hat damit zu seinem Teil an dem Aufbauwerk des Führers und Reichskanzlers bei der besonderen Gelegenheit des Reichsparteitags der Ehre mitgewirkt. Daß er die ihm zugefallene schwere Aufgabe in so glänzender Weise bewältigt hat, ist vor allem der aufopferungsvollen Dienstbereitschaft der Schiffsleitungen und Schiffsbesatzungen aller beteiligten Schiffe zu danken. Alle ihre Angehörigen haben in angespannter Arbeit die an sie gestellten Anforderungen erfüllt. Oberpräsident und Gauleiter Schwede-Coburg als Chef der den „Seedienst Ostpreußen“ verwaltenden Wasserbaudirektion in Stettin hat das in folgendem Dankschreiben anerkannt:

„Nach dem Abschluß des Reichsparteitags der Ehre in Nürnberg ist es mir ein Bedürfnis, Ihnen und der Mannschaft Ihres Schiffes für die reibungslose Beförderung der ostpreußischen Parteitagsteilnehmer über See meinen Dank auszusprechen. Der sehr angespannte Fahrplan stellte an alle an den Parteitagbeförderungen beteiligten Schiffe höchste Anforderungen. Mit ganz geringen Ruhepausen waren sie bei Tag und Nacht unterwegs. Nur dem Pflicht- und Arbeitseifer und dem restlosen Einsatz aller Kräfte ist es zu danken, daß das schwierige Ziel, der reibungslose und pünktliche Ablauf aller Fahrten, erreicht wurde. Ich bitte, Ihrer Besatzung meinen Dank und meine Anerkennung hierfür zum Ausdruck zu bringen. Schwede-Coburg.“

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

erteilt Auskunft über wirtschaftliche Fragen Finnlands, Lettlands, Estlands.

Geschäftsbezeichnungen.

In der Nr. 17 des „Ostseehandel“ vom 1. 9. 36 ist im Rahmen der Abhandlung über „Firmenzusätze“ schon kurz darauf hingewiesen worden, daß die für das Handelsregister nicht eintragungsfähigen Kleingewerbetreibenden und Handwerker sich einer den Anschein einer Firma erweckenden Geschäftsbezeichnung nicht bedienen dürfen, und daß ihnen, wenn sie es dennoch tun, dies vom Registergericht im Ordnungsstrafverfahren untersagt werden kann.

Um erkennen zu können, wann eine Geschäftsbezeichnung den Anschein einer „Firma“ erweckt, ist es notwendig, zunächst einiges über die Firma selbst zu sagen. In weiten Kreisen findet man die Auffassung vertreten, daß alle Gewerbetreibenden eine „Firma“ hätten. Dies trifft jedoch keineswegs zu. Vielmehr hat nur derjenige Gewerbetreibende eine „Firma“, der Vollkaufmann ist. Als Vollkaufmann ist anzusehen, wer nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches verpflichtet ist, sich in das Handelsregister eintragen zu lassen*). Eine solche Verpflichtung zur Eintragung in das Handelsregister besteht grundsätzlich nicht für Handwerker und für Personen, deren Gewerbebetrieb nicht über den Umfang des Kleingewerbes hinausgeht. Mithin besitzen diese beiden Gruppen von Gewerbetreibenden kein Firmenrecht, haben also keine „Firma“. Man kann demnach im allgemeinen sagen, daß nur der im Handelsregister eingetragene Vollkaufmann eine „Firma“ führt, während jeder andere Gewerbetreibende eine solche nicht hat, sondern sein Unternehmen lediglich unter seinem persönlichen bürgerlichen Namen betreibt. Sonach gilt als eine den Anschein einer Firma erweckende Geschäftsbezeichnung jede vom persönlichen bürgerlichen Namen des Inhabers abweichende Bezeichnung des Geschäftsbetriebes. Doch wird es auf den Einzelfall ankommen, auf die gewählten Worte und ihr Gesamtbild, ob eine Bezeichnung das Aussehen einer im Handelsregister eingetragenen Firma hat, also firmenähnlich ist. Wenn der Alleininhaber eines Geschäfts — nennen wir ihn Paul Müller — seinen Betrieb unter Bezeichnungen wie z. B. „Albert Krause Nachf. Inh. Paul Müller“ oder „Paul Müller vorm. Albert Krause“ führt, ohne hierunter im Handelsregister eingetragen zu sein, so handelt es sich um Gebilde, die durchaus firmenähnlichen Charakter tragen. Denn das Recht, für ein vom Vorgänger erworbenes Geschäft dessen Namen oder bisherige Geschäftsbezeichnung mit oder ohne einen Nachfolgerzusatz fortzuführen, steht nur Vollkaufleuten zu.

Die Handwerker August Meier und Fritz Schulze, die gemeinsam ein handwerkliches Unternehmen, beispielsweise ein Malergeschäft, betreiben, dürfen für dieses nicht etwa die Bezeichnung „Meier & Schulze“ oder gar „Meier & Co.“ führen. Denn in beiden Fällen erweckt die Bezeichnung den Eindruck, als handle es sich um einen Betrieb unter „gemeinschaftlicher Firma“. Die Bildung einer „gemeinschaftlichen Firma“ durch mehrere Inhaber eines Betriebes ist aber ausschließlich Vollkaufleuten vorbehalten. Kleingewerbetrei-

bende und Handwerker können nur eine Gesellschaft nach bürgerlichem Recht (§§ 705 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches) bilden. Infolgedessen können sie ihr Geschäft nur unter Verwendung ihrer persönlichen bürgerlichen Namen, also unter „August Meier und Fritz Schulze“ führen. Selbst die Verwendung des die Namen verbindenden „&-Zeichens“ ist unstatthaft, weil es allgemein als Zeichen eines vollkaufmännischen Geschäftsbetriebes anerkannt ist.

Aus den gleichen Gründen dürfen die beiden Brüder Fritz und Wilhelm Krüger, wenn sie nur ein kleingewerbliches oder ein handwerksmäßiges Geschäft haben, den Betrieb nicht unter der gemeinschaftlichen Firma „Gebrüder Krüger“ führen, sondern nur unter „Fritz und Wilhelm Krüger“.

Wann nun zusätzliche Geschäftsbezeichnungen zum persönlichen bürgerlichen Namen des Inhabers eines kleingewerblichen oder handwerklichen Betriebes firmenähnlich sind, richtet sich ebenfalls nach der Verkehrsauffassung und dem Gesamtbild, welches die gewählte Bezeichnung im Zusammenhang mit dem Namen des Inhabers zeigt und danach, was in den einzelnen Gewerbegruppen mehr oder weniger üblich ist. Die einfache und richtige Angabe des Geschäftszweiges ist natürlich immer statthaft, ja sogar erwünscht. In gewissen Gewerbezeigen ist es aber allgemein üblich, darüber hinaus dem Geschäft noch einen besonderen Namen zu geben, ohne daß darin nun eine firmenähnliche Bezeichnung erblickt werden könnte. Dies ist z. B. insbesondere im Hotel- und Gastwirtsgewerbe (Hotel zum grünen Baum, Restaurant Torbräu) sowie bei Drogerien (Neustadt-Drogerie) und Apotheken (Apotheke zum Schwarzen Adler) der Fall. Derartige Geschäftsbezeichnungen sollen das Geschäft durch ein Kennwort aus der Anzahl gleichartiger Unternehmen herausheben. Die Geschäftsinhaber pflegen dafür Bezeichnungen zu wählen, die sich dem Gedächtnis des Publikums leicht einprägen und seine Aufmerksamkeit auf das Geschäft lenken. Es bleibt dem Belieben der Geschäftsinhaber überlassen, wie sie ihre Geschäftsbezeichnung bilden wollen. Nur darf durch sie, wie bereits ausgeführt ist, nicht der Anschein erweckt werden, als handle es sich um eine Firma. Als weitere Beispiele für zulässige Geschäftsbezeichnungen mögen noch genannt sein: Blumenkugel, Goldene 1, Pfeifenkayser, Excelsior, Greif, Hansa usw. Bloße, erklärende Zusätze sind ebenfalls gestattet wie z. B. „früher Mitinhaber der Firma A. & B.“ oder „im früher Meyer'schen Hause“. Selbstverständlich ist, daß Geschäftsbezeichnungen, wenn sie nicht als bloße Phantasienamen aufzufassen sind, sich im Rahmen der gegebenen Verhältnisse des Betriebes bewegen müssen und weder über Art und Umfang des Geschäfts noch über die Verhältnisse des Geschäftsinhabers täuschen dürfen. Es geht also z. B. nicht an, daß der Inhaber eines Zigarrengeschäfts von winzigem Umfang etwa die Geschäftsbezeichnung „Tabakwaren-Groß-Vertrieb“ wählt.

Kleingewerbetreibende und Handwerker dürfen sich aber auch nicht solcher Zusätze zu ihrem Namen bedienen, die unter gewissen Voraussetzungen nur für Unternehmen vorbehalten sind, welche den kleingewerblichen oder handwerklichen Rahmen überschritten haben und vollkaufmännisch d. h. eintragungspflichtig für das Handelsregister sind, wie z. B. Zentrale, Haus, Fabrik u. a. Ein kleiner Gemüsekeller kann nicht als „Obst- und Gemüsezentrale“ benannt werden, ein kleines Kolonialwarengeschäft nicht als „Lebensmittelhaus“. Gerade

*) Näheres über die gesetzlichen Bestimmungen für die Eintragung in das Handelsregister ist aus der von der Industrie- und Handelskammer herausgegebenen Druckschrift: „Voraussetzungen und Bedeutung der Eintragung in das Handelsregister“ zu ersehen.

der Zusatz „Haus“ wird oftmals fälschlich da gebraucht, wo er nichts anderes als „Geschäft“ bedeutet und besser durch dieses Wort ersetzt würde. Eine weit verbreitete Unsitte ist es, daß manche Handwerker, insbesondere z. B. Bäcker, Fleischer, Tischler u. a. ihre handwerkliche Werkstätte anstatt Bäckerei, Fleischerei, Tischlerei oder Tischlerwerkstatt unzulässigerweise „Brotfabrik“, „Fleischwarenfabrik“, „Möbelfabrik“ nennen.

In allen Fällen, in denen ein Kleingewerbetreibender oder Handwerker eine den Anschein einer Firma erweckende Geschäftsbezeichnung gebraucht (z. B. in Anzeigen, auf Geschäftsschildern, Briefbogen oder anderen Geschäftsdrucksachen, bei der Abgabe von Unterschriften), kann er zur Unterlassung des Gebrauchs durch das Amtsgericht im Ordnungsstrafverfahren angehalten werden, weil ihm eine solche Bezeichnung nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht zusteht. Das Gericht gibt dem Betriebsinhaber durch eine Verfügung unter Androhung einer Ordnungsstrafe für den Fall der Zuwiderhandlung auf, sich des Gebrauchs der Bezeichnung künftig zu enthalten. Der betroffene Gewerbetreibende wird notfalls durch wiederholte Festsetzung der angedrohten Geldstrafe vom Gericht gezwungen, Briefbogen, Rechnungen, Kataloge, Firmenschilder, Aufschriften, Transparente, überhaupt alles, was seinem Geschäftsbetriebe dient, so abzuändern, daß die ihm untersagte Bezeichnung in keiner Weise mehr in Erscheinung tritt. Es spielt dabei keine Rolle, ob eine solche unzulässige Bezeichnung schon seit langer Zeit geführt wurde und dies erst jetzt zur Kenntnis des Gerichts gekommen ist. Ohne Bedeutung ist es auch, wenn der Verkäufer eines im Handelsregister nicht eingetragenen Gewerbebetriebes seinem Nachfolger das Recht eingeräumt hat, den Betrieb unter seinem (des Vorgängers) Namen oder dessen bisheriger Geschäftsbezeichnung fortzuführen. Derartige Abmachungen sind handelsrechtlich unzulässig, weil, wie oben bereits gesagt, nur im Handelsregister eingetragene Vollkaufleute ihre Firma mit dem Recht der Weiterführung in der einen oder anderen Form veräußern können. Der gegenwärtige Geschäftsinhaber ist keineswegs davon befreit, die bisherige von ihm vielleicht in gutem Glauben übernommene und fortgeführte unzulässige Geschäftsbezeichnung fallen zu lassen.

Auch im Falle der Verpachtung eines Geschäfts, welches nicht vollkaufmännisch, also im Handelsregister nicht eingetragen ist, muß der Pächter überall seinen Namen anbringen und verwenden und darf den Namen des Verpächters nicht weiter gebrauchen, gleichgültig, ob die Interessen des Verpächters etwa dahin gehen, seinen Namen in seinem bisherigen Geschäft erhalten zu wissen, um nach Ablauf der Pachtzeit den Betrieb ohne zwischenzeitliche Aenderung wieder übernehmen zu können.

Mit besonderer Schärfe muß insbesondere gegen solche Personen vorgegangen werden, die im Geschäftsverkehr lediglich unter irgend einer viel versprechenden Geschäftsbezeichnung ohne Beifügung ihres Namens an die Öffentlichkeit herantreten. In solchen Fällen handelt es sich bei den Betriebsinhabern fast immer um Personen, die Grund haben, ihren Namen zu verbergen und Lieferanten und Abnehmer irrezuführen und zu schädigen suchen.

Die Anregung zum Einschreiten des Amtsgerichts im Ordnungsstrafverfahren kann insbesondere die zuständige Industrie- und Handelskammer dem Gericht geben. Doch be-

schränkt sich die Tätigkeit der Kammer in diesen Fällen nicht etwa allein hierauf, vielmehr gehört es zu ihrem Aufgabenkreis, den Gewerbetreibenden zu beraten und ihm einen Weg zu weisen, auf dem er in möglichst einfacher Weise seine Geschäftsbezeichnung mit den gesetzlichen Bestimmungen in Einklang bringen kann. Es kann deshalb auch hier, wie auf vielen anderen Gebieten, den Gewerbetreibenden nur dringend empfohlen werden, sich mit der für sie zuständigen Industrie- und Handelskammer rechtzeitig in Verbindung zu setzen, um sich Unannehmlichkeiten und Kosten zu ersparen, die eine später notwendige Abänderung ihrer Geschäftsbezeichnung zwangsläufig mit sich bringt.

Bemerkenswert ist hierbei noch, daß jeder, auch der Nichtkaufmann, gegen eine ihn schädigende unzulässige Geschäftsbezeichnung mit einer Zivilklage vorgehen kann, wenn er durch den unbefugten Gebrauch der Bezeichnung in seinen Rechten verletzt ist. Er hat neben dem Anspruch auf Unterlassung unter Umständen auch Anspruch auf Schadenersatz. Die Grundlagen für dieses Vorgehen befinden sich außer im Handelsgesetzbuch z. B. im Gesetz über den unlauteren Wettbewerb und im Gesetz zum Schutz der Warenbezeichnungen. Auf dem Gebiet des Gesetzes über den unlauteren Wettbewerb leisten die mit der Schlichtung von Wettbewerbsstreitigkeiten beauftragten Einigungsämter, die von allen bedeutenderen Industrie- und Handelskammern und auch von Handwerkskammern gebildet worden sind, segensreiche Arbeit. Viele Wettbewerbsstreitigkeiten finden hier ihre endgültige Erledigung, ohne daß es zu einer gerichtlichen Klage kommt.

Bei dieser Gelegenheit mag noch auf eine Bestimmung der Reichsgewerbeordnung hingewiesen werden, welche u. a. besagt, daß Gewerbetreibende, die einen offenen Laden haben oder eine Gast- oder Schankwirtschaft betreiben, verpflichtet sind, ihren Familiennamen mit mindestens einem ausgeschriebenen Vornamen an der Außenseite oder am Eingange des Ladens oder der Wirtschaft in deutlich lesbarer Schrift anzubringen. Durch diese gesetzliche Bestimmung sollen Irrtümer und Täuschungen über die Person des Geschäftsinhabers vermieden werden. Der Geschäftsverkehr gebietet es, daß der Inhaber eines offenen Ladens oder einer Gast- oder Schankwirtschaft deutlich erkennbar gemacht wird, damit jeder, der mit ihm in Geschäftsverbindung treten und gegebenenfalls Verpflichtungen eingehen will, den Namen des Geschäftsinhabers kennt. Es ist selbstverständlich, daß der Vor- und Zuname desjenigen anzubringen ist, in dessen Namen und für dessen Rechnung die Geschäfte abgeschlossen werden. Den Namen eines anderen (Strohmannes) anzugeben, ist natürlich unstatthaft.

Die vorgeschriebene Anbringung des Namens oder die Entfernung eines falschen Namens kann polizeilich erzwungen werden.

Wenngleich die oben erwähnte Bestimmung sich gegenwärtig nur auf Inhaber offener Läden und von Gast- und Schankwirtschaften beschränkt, so muß doch im Interesse der Verkehrssicherheit auch für alle anderen Gewerbetreibenden die gleiche Verpflichtung gefordert werden. Eine entsprechende gesetzliche Aenderung ist vorgesehen. Täuschungen und Irreführungen bei Betrieben, die weder ein Ladengeschäft haben, noch Gast- oder Schankwirtschaft betreiben, müssen unterbunden werden. Denn es geht nicht an, daß

z. B. August Krause auf Grund seines Auftretens in einem solchen unter der Bezeichnung „A. Krause“ geführten Betriebe als Inhaber angesehen wird, während es sich bei Geltendmachung von Forderungen herausstellt, daß seine Ehefrau Anna Krause Inhaberin ist.

Ferner sei auch die vom Werberat der deutschen Wirtschaft ausgehende Säuberung der Wirtschaftswerbung erwähnt. In einer Reihe von Bekanntmachungen und Anordnungen hat sich der Werberat der deutschen Wirtschaft insbesondere

gegen Unklarheiten und Unwahrheiten sowie gegen Geschmacklosigkeiten von Geschäftsbezeichnungen gewandt. Mögen diese Ausführungen aufklärend dazu beitragen, Gewerbetreibende, ihre Lieferanten und Abnehmer vor Nachteilen und Schädigungen, denen sie unter Umständen ausgesetzt sein können, zu bewahren, und ihnen eine Richtlinie zu geben, wie auch sie im Zuge der weiteren Entwicklung auf diesem Gebiet dem Grundsatz der Lauterkeit, Wahrheit und Klarheit zu voller Geltung verhelfen können. G—n.

Kaufmännischer Lehrvertrag und Lehrlingsrolle.

Bei der Einreichung von kaufmännischen Lehrverträgen zur Eintragung in die Lehrlingsrolle, die bekanntlich bei der Industrie- und Handelskammer geführt wird, tauchen immer wieder bestimmte Zweifelsfragen auf, die daher nachstehend behandelt werden sollen.

Was zunächst den Lehrvertrag selbst angeht, so sind seit dem 1. März 1935 Musterlehrverträge in Gebrauch, deren Druck von der Industrie- und Handelskammer zu Stettin nach einem von der Reichswirtschaftskammer aufgestellten Muster veranlaßt worden ist. Nur Lehrverträge, die auf diesen vorgeschriebenen Formularen eingereicht werden, können in die Lehrlingsrolle eingetragen werden. Die Formulare sind ausschließlich von der Industrie- und Handelskammer gegen eine geringe Gebühr zu beziehen. Die Einreichung des Lehrvertrages hat in dreifacher Ausfertigung zu erfolgen.

Zu beachten ist, daß Lehrverträge, die nicht von den Eltern, sondern den Vormündern des Lehrlings unterschrieben sind, der Genehmigung des Vormundschaftsgerichts bedürfen, die auf jedem Exemplar des Lehrvertrags vermerkt werden muß. Diese Genehmigung des Vormundschaftsgerichts ist vor Einreichung der Lehrverträge zur Eintragung in die Lehrlingsrolle einzuholen.

Im § 2 des Lehrvertrages verpflichtet sich der Lehrherr unter anderem, den Lehrling zur Ablegung der Handlungsgeliefenprüfung bei der Kammer anzuhalten und ihm die zur Wahrnehmung der Prüfungstermine erforderliche Zeit zu gewähren. Andererseits verpflichtet sich der Lehrling, sich am Ende der Lehrzeit der Handlungsgeliefenprüfung bei der Industrie- und Handelskammer zu unterziehen. Durch den Lehrvertrag in der jetzt vorliegenden Form wird daher die Teilnahme an der Handlungsgeliefen-

prüfung zu einer freiwillig übernommenen Pflicht. Spätestens ab Frühjahr 1938 werden sich also alle kaufmännischen Lehrlinge des Bezirks der Handlungsgeliefenprüfung unterziehen müssen, wenn sie ihre Lehre zum Abschluß bringen wollen.

Eine Frage, die noch nicht genügend geklärt erscheint, ist die der Lehrzeit für kaufmännische Lehrlinge. Hierüber bestehen bestimmte Richtlinien, nach denen einstweilen im Kammerbezirk ausnahmslos verfahren wird. Lehrverträge, die diesen Richtlinien nicht entsprechen, werden nicht in die Lehrlingsrolle eingetragen. Hiernach wird für kaufmännische Lehrlinge bei Anerkennung des Vorranges von Tarifordnungen eine dreijährige Lehre verlangt. Eine Verkürzung der Lehrzeit kommt nur in besonderen Ausnahmefällen in Betracht. Als derartige Ausnahmefälle werden in der Regel nur zwei anerkannt, nämlich einmal der Fall, daß der Lehrling eine Vollhandelschule mit Erfolg besucht hat, zum anderen der Fall, daß er eine neunstufige höhere allgemeinbildende Schule bis zu Ende besucht hat und sich zum Besuch der Berufsschule während der Lehrzeit verpflichtet. In diesen Fällen kann von vornherein eine Verkürzung der Lehrzeit vereinbart werden, die aber nicht mehr als ein halbes Jahr betragen soll. Es sei hierzu bemerkt, daß bei Bewährung während der Ausbildung in Ausnahmefällen eine weitere Verkürzung zugestanden werden kann, und zwar dergestalt, daß die Gesamtverkürzung der Lehrzeit tunlichst nicht mehr als 1 Jahr beträgt. Auch in Fällen, in denen an und für sich eine dreijährige Lehrzeit vereinbart werden mußte, die Voraussetzungen, die Lehrzeit um $\frac{1}{2}$ Jahr zu verkürzen, also von vornherein nicht vorlagen, ist der Lehrherr berechtigt, die Lehrzeit nachträglich um $\frac{1}{2}$ Jahr zu verkürzen, wenn er eine überdurchschnittliche Bewährung in der praktischen Lehre feststellt.



Verkaufs-Ausstellung | Roßmarkt 1.

OPEL-KANNENBERG



REPARATURWERK

LANGESTR. 6c. RUF: 26220-22

PERSONEN- UND LASTWAGEN / OMNIBUSSE / SPEZIALFAHRZEUGE / ANHÄNGER

Gießereistr.

Es hat sich bei der Handlungsgehilfenprüfung häufig herausgestellt, daß Firmen kaufmännische Lehrlinge eingestellt haben, die ihrer Veranlagung nach für den Kaufmannsberuf wenig oder gar nicht in Frage kommen. Um künftig derartige Fehlleitungen zu vermeiden, ist von dem Landesarbeitsamt Pommern verfügt worden, daß künftig die Berufsberatung der Arbeitsämter in Anspruch zu nehmen und hierüber bei der Anmeldung zur Lehrlingsrolle eine Bescheinigung vorzulegen ist. Ein derartiges Verfahren hat sich im Handwerk bereits gut bewährt. In Zukunft werden also nur Lehrverträge eingetragen, bei deren Einreichung eine entsprechende Bescheinigung darüber vorgelegt wird, daß der Berufsanwärter die Berufsberatung des Arbeitsamtes in Anspruch genommen hat und auf Grund des Ergebnisses der Beratung seiner Lehrfirma zugewiesen wurde. Diese Bescheinigung wird durch das Arbeitsamt dem Lehrherrn übergeben und ist von ihm der Anmeldung des Lehrlings zur Lehrlingsrolle beizufügen. Die Eintragung in die Lehrlingsrolle wird in Zukunft grundsätzlich von der Vorlage dieser Bescheinigung abhängen. Wird sie nicht vorgelegt, so wird ihre nachträgliche Beibringung durch die Industrie- und Handelskammer gefordert. Sollte sich im letzteren Falle herausstellen, daß der Lehrling nicht geeignet ist, so wird die Kammer nach Benehmen mit der Berufsberatungsstelle des zuständigen Arbeitsamtes auf die Lehrfirma entsprechend einwirken. Es besteht die begründete Hoffnung, daß dieses neue Verfahren wesentlich zu einer Besserung der Qualität der kaufmännischen Lehrlinge beitragen wird.

Ferner ist bei der Einreichung von Lehrverträgen im Einzelhandel zu beachten, daß den Lehrverträgen besondere Richtlinien beigefügt werden, zu deren Beachtung beide vertragsschließenden Teile verpflichtet sind. Derartige Richtlinien sind bisher herausgegeben worden für folgende Fachgruppen:

Textil-Einzelhandel; Musik; Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugbedarf; Fahrräder; Spielzeug, Korbwaren, Kinderwagen; Tabak und Tabakwaren; Möbel; Glas und Porzellanwaren, Hausrat; Nahrungs- und Genußmittel; Eisen-, Stahl- und

Metallwaren, Hausrat; Beleuchtung und Elektrogerät; Sanitäre und Kühlanlagen; Schuh-Einzelhandel; Rundfunk; Leder- und Schuhbedarfsartikel; Lack- und Farbenhandel; Photohandel; Seifen- und Bürstenwaren; Juwelen-, Gold- und Silberwaren; Kohlen-Einzelhandel; Tapeten und Linoleum; Nähmaschinen-Einzelhandel; Papier- und Schreibwaren, Bürobbedarf; Fachdrogisten; Büromaschinen- und Organisationsmittel-Einzelhandel. Werden also Lehrverträge aus diesen Geschäftszweigen des Einzelhandels eingereicht, so wurden bisher und werden auch zur Zeit noch von der Kammer den betreffenden Lehrverträgen die jeweils in Frage kommenden Richtlinien beigefügt. In Kürze wird hierin insoweit eine Aenderung eintreten, als für die Lehrlinge des Einzelhandels das sogenannte „Lehrheft“ in Anwendung kommt. Sowie diese Lehrhefte, deren Gestaltung vom Reichs- und Preußischen Arbeitsministerium genehmigt ist, vorliegen, sind die Richtlinien des betreffenden Faches den Lehrheften in einer auf dem Rückdeckel des Heftes angebrachten Tasche beizufügen. Lediglich für die Fachgruppen Nahrungs- und Genußmittel, Textilhandel und Drogenhandel werden die betreffenden Ausbildungsrichtlinien direkt in die Lehrhefte eingedruckt werden.

Zu dem Lehrheft selbst ist schließlich noch zu bemerken, daß der Lehrling innerhalb von 14 Tagen nach Eintritt in die Lehre die Ausstellung des Lehrheftes zu beantragen hat. Das Lehrheft, das die Industrie- und Handelskammer ausgibt, ist von dem Lehrling selbst, seinem gesetzlichen Vertreter und dem Lehrherrn eigenhändig zu unterschreiben. Der Lehrling ist verpflichtet, über den Fortgang seiner Ausbildung genaue Eintragungen in das Lehrheft zu machen, und zwar mindestens nach Ablauf jedes Lehrhalbjahres. Die Eintragungen sind von dem Lehrherrn zu prüfen und erforderlichenfalls zu ergänzen. Sie sollen sich auf die Art der Ausbildung, ihre Dauer und ihre Ergebnisse erstrecken. Der Lehrherr ist verpflichtet, das Lehrheft, dessen sorgfältige Aufbewahrung ihm obliegt, bei Beendigung der Lehre dem Prüfungsamt der zuständigen Industrie- und Handelskammer zu übergeben. Das Lehrheft dient als wichtige Unterlage für die Kaufmannsgehilfenprüfung und verbleibt bei den Akten des Prüfungsamtes. S.

Die Abwertung des Lat.

Wie nicht anders zu erwarten, steht gegenwärtig im Mittelpunkt des wirtschaftlichen Interesses in Lettland die Frage der Auswirkungen der Lat-Abwertung. Bekanntlich hat auch Lettland im Zusammenhang mit der Frankabwertung und den Maßnahmen der internationalen Finanzpolitik am 28. September auf Grund des Beschlusses seines Ministerrats eine Abwertung des Lat um 40 Prozent durchgeführt, und zwar in der Art, daß die Latwährung an das englische Pfund angeschlossen wurde. Nach dem neuen Währungsgesetz hat der Lat eine Parität von 1 Pfund Sterling = 25,22 Lat erhalten. Es ist dies mithin dieselbe Parität, wie sie im Jahre 1931 vor der Abwertung des englischen Pfundes zwischen beiden Währungen bestand. Nach der Abwertung des englischen Pfundes war die Parität 1 Pfund Sterling = 15,40 Lat. Die Abwertung des Lat, die ziemlich überraschend für die wirtschaftlichen Kreise Lettlands vorgenommen wurde, wurde in einer Rundfunkrede des lettländischen Finanzministers L. Ekis vor allem damit

begründet, daß das englische Pfund an den Rohstoffmärkten die wichtigste Währung ist und daher auch für die lettländische Wirtschaft eine ausschlaggebende Rolle spielt. Diese Bindung des Lat an das englische Pfund sei um so notwendiger gewesen, als Schweden, Dänemark, Norwegen, Finnland und Estland den Anschluß an den Sterling-Block bereits mitgemacht hätten. Hinzu komme noch, daß in Lettland in der Praxis der Lat im Außenhandel drei oder vier verschiedenen Bewertungen unterlegen habe. Alle diese Kurse waren nicht fest, sondern schwankten von Monat zu Monat. Infolgedessen bestand in Kreisen der lettländischen Ausfuhrwirtschaft eine allgemeine Ungewißheit, die jegliche Kalkulation äußerst erschwerte. Diese Unklarheiten hören nun mit der festen Bindung des Lat an das englische Pfund auf. Soweit die Begründungen des lettländischen Finanzministers in bezug auf die Notwendigkeit der Lat-Abwertung, die im übrigen ebenso wie die Kommentare der meisten lettländischen Blätter auf einen sehr optimistischen Ton in dieser

Hinsicht abgestimmt waren. Ob dieser Optimismus vor allem in bezug auf eine Steigerung der lettländischen Ausfuhr berechtigt ist, wird erst die Zukunft lehren, da zunächst in vieler Hinsicht die Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse durch die Lat-Abwertung noch sehr undurchsichtig ist. Auf einer dieser Tage vom Finanzminister im Zusammenhang mit der Lat-Abwertung einberufenen Konferenz der Vertreter der führenden staatlichen und privaten Banken wurde vom Vertreter der staatlichen Agrarbank geäußert, daß die Preise im Innern des Landes sich nicht ändern würden. Vor allem werde sich aber die landwirtschaftliche Ausfuhr, die in Lettlands Außenhandel eine besonders wichtige Rolle spiele, durch Erschließung neuer Absatzmärkte beleben. In ähnlichem Sinne äußerte sich auch der Vertreter der staatlichen Hypothekenbank, der erklärte, daß im Zusammenhang mit der Lat-Abwertung ein wirtschaftlicher Aufschwung des Landes zu erwarten sei, wodurch auch die Tätigkeit der Banken günstig beeinflußt werden würde. Allerdings wurde auf dieser Besprechung der Bankenvertreter auch zugegeben, daß eine Verteuerung der Einfuhr von Rohstoffen unvermeidlich sein werde.

Nachdem im lettischen Regierungsanzeiger Nr. 221 vom 29. September die neuen Umrechnungskurse für Devisen veröffentlicht sind, ist der Zahlungsverkehr mit dem Auslande zu den neuen Geldkursen nach den meisten Ländern wieder aufgenommen worden. Die neuen Devisenkurse, die jedoch nicht ganz mit den Kursen der Rigaer Börse übereinstimmen, an der die Notierung mehrerer Valuten zur Zeit noch ausgesetzt ist, zeigen jetzt folgendes Bild:

	Die neuen Kurse (Amtliche Umrechnungskurse)	Letzte Rigaer Börsen- kurse vor der Ab- wertung
1 Dollar	5,20 Lat	3,03 Lat
1 Pfund Sterling	25,30	15,45
100 franz. Franc	26,80	20,21

100 Belga	86,40	51,90
100 schweiz. Franc	118,10	99,55
100 ital. Lire	36,50	24,50
100 deutsche Mark	201,20	123,—
100 schwed. Kronen	131,10	79,55
100 norweg. Kronen	127,80	77,50
100 dän. Kronen	113,70	68,75
100 österr. Schilling	93,50	61,—
100 tschech. Kronen	20,30	12,70
100 holländ. Gulden	279,30	208,40
100 finnische Mark	11,30	6,80
100 estnische Kronen	139,90	85,—
100 poln. Zloty	97,80	57,80
100 Lit	84,70	51,90
100 Danziger Gulden	97,80	57,80

Da Deutschland im Außenhandel Lettlands im ersten Halbjahr 1936 an der lettländischen Einfuhr mit 21,8 Mill. Lat oder 42 Proz. gegenüber 20,3 Mill. Lat oder 38 Proz. in der gleichen Zeit des Vorjahres und an der lettländischen Ausfuhr mit 22,4 Mill. Lat oder 41 Proz. gegenüber 14,7 Mill. Lat oder 32 Proz. im Vorjahr beteiligt ist, und damit sowohl in der Einfuhr wie auch in der Ausfuhr vor England an erster Stelle steht, so erscheint die Frage, wie sich die Lat-Abwertung auf den Handel zwischen den beiden Ländern auswirken wird, für die lettländische Wirtschaft von besonderer Bedeutung. Daß in lettländischen Wirtschaftskreisen in dieser Hinsicht gewisse Besorgnisse bestehen, geht daraus hervor, daß auf der Bankenkonferenz auch diese Frage angeschnitten wurde. Dies um so mehr, als der Handel zwischen Deutschland und Lettland auf Grund der neuen Handelsverträge nach dem Prinzip „do ut des“ aufgebaut ist, d. h. mit anderen Worten, daß ein Rückgang der deutschen Ausfuhr nach Lettland infolge der durch die Lat-Abwertung bedingten ungünstigeren Konkurrenzbedingungen auch einen Rückgang des lettländischen Absatzes in Deutschland nach sich ziehen würde.

OPEL PERSONEN-, LIEFER- u. LASTWAGEN

ÜBER 100 FAHRZEUGE ZUR AUSWAHL AM LAGER



P. 4	OLYMPIA	2 Ltr. 6 Cyl.	½ to	1 to	2½ to	3 to
1450.—	2350.—	3100.—	1890.—	2990.—	4350.—	5000.—

Preise ab Herstellungswerk

OPEL
GEN.-VERTR. **P O R C H E R**

Ausstellung und Verkauf: Kaiser Wilhelm-Straße Nr. 52 (Am Denkmal) Telefon 25325
Opel-Kundendienst und Gr.-Rep.-Werk: Petrihofstr. 6 u. 7 (Am Blücherplatz), Ruf 27501

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

Auto-Transporte, Fern- und Nahverkehr

Lieferung von Kies, Schlacke, Sand

Eduard Hardt

Rollfuhrwerk — Lagerung — Spedition

Altdammer Straße 5a

Ruf Nr. 32596—97

Mitteilungen der Industrie- u. Handelskammer

Einzelhandel

Bezeichnung von Spinnstoffen.

Die Verbände der Textilwirtschaft haben Bezeichnungsgrundsätze der Spinnstoffwirtschaft für Wolle und Baumwolle und für Waren aus diesen Rohstoffen aufgestellt und vereinbart, welche von dem Reichs- und Preußischen Wirtschaftsminister ausdrücklich genehmigt worden sind und welche von den Leitern der einzelnen Verbände für deren Mitglieder verbindlich gemacht worden sind.

Diese Bezeichnungsgrundsätze enthalten Bestimmungen darüber, unter welchen Bedingungen Spinnstoffe als wollene oder baumwollene und Waren als wollene oder baumwollene Waren bezeichnet werden können.

Aus Platzmangel können die Bezeichnungsgrundsätze hier nicht im Wortlaut mitgeteilt werden. Sie sind in der „Textil-Woche“ vom 9. Oktober 1936, Nr. 41, zum Abdruck gebracht worden. Auskünfte erteilen jederzeit die Geschäftsstelle der Fachgruppe Textil-Einzelhandel, Bezirksgruppe Pommern, Falkenwalder Str. 17 III, Fernruf: 22510, 22511, und die Industrie- und Handelskammer.

Erläuterungen zum Spinnstoffgesetz.

Das Spinnstoffgesetz ist seit seinem Erscheinen im Dezember 1935 mehrfach ergänzt worden; auch die zuständigen Ueberwachungsstellen haben verschiedene Anordnungen für die Spinnstoffwirtschaft erlassen. Eine Uebersicht über das Gesamtgebiet des Spinnstoffgesetzes gibt Gerhard Thiemann in der Neuauflage seiner Broschüre „Das Spinnstoffgesetz“, die soeben im Textil-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19, erscheint. Die Schrift, die die gesetzlichen Vorschriften anhand von Beispielen für die Praxis erläutert, dürfte dem Kaufmann des Textil-Einzelhandels die praktische Arbeit weitgehend erleichtern.

Die Postwertzeichen-Verkaufsstellen des Einzelhandels.

Der Pressedienst des Einzelhandels schreibt folgendes:

„Die Deutsche Reichspost hat kürzlich bekanntgegeben, daß die während der Olympiade in verschiedenen Berliner Einzelhandelsgeschäften errichteten amtlichen Postwertzeichen-Verkaufsstellen sich zum Teil recht gut bewährt haben. Mehr als die Hälfte dieser Geschäfte haben den Markenverkauf als Dauereinrichtung beibehalten.

Es ist möglich, daß diese Meldung manche Kaufleute in Berlin und an anderen Orten veranlassen wird, bei der Reichspost die Zulassung zum amtlichen Postwertzeichenverkauf zu beantragen. Da mit dem Verkauf von Briefmarken kein Verdienst verbunden ist, ist der Betrieb einer solchen Verkaufsstelle freilich lediglich als eine besondere Form des Kundendienstes anzusehen. Der Kaufmann wird aus dem Briefmarkenverkauf kaum eine mittelbare Umsatzbelegung erwarten dürfen. Die Erfahrung z. B. einzelner Papier- und Schreibwarengeschäfte mit dem Markenverkauf zeigen, daß der Kunde, der ein paar Briefmarken ersteht, meist nicht geneigt ist, daneben auch noch aus einer gewissen moralischen Verpflichtung andere Waren zu erwerben. Dies ist überhaupt ein beachtlicher Gesichtspunkt, denn ein großer Teil der Käufer wird gar nicht erst den Laden betreten, um sich

Briefmarken zu besorgen, weil er fürchtet, auch noch zum Kauf einiger sonstiger Kleinigkeiten verpflichtet zu sein. Der Kunde sucht lieber das Postamt auf, um diesem „Zwang“ von vornherein aus dem Wege zu gehen.

Jeder Kaufmann, der eine Verkaufsstelle für Postwertzeichen in seinem Geschäft einrichten will, wird also zuvor genau prüfen müssen, ob die damit verbundene Mehrarbeit, die in jedem Fall vorhanden ist, zu dem gewünschten Erfolg in einem angemessenen Verhältnis steht.

Das späte Einkaufen der Verbraucher.

Der Einzelhandel einer westdeutschen Stadt plant, einen Feldzug gegen das „späte Einkaufen“. Es besteht der Plan, in gemeinsamer Front die Käuferschaft darauf aufmerksam zu machen, daß nicht nur die Stunden von 17—19 Uhr zum Kaufe zur Verfügung stehen, sondern auch viele andere Stunden am Tage. Neben einer freundlichen Aufforderung durch Aushänge in den einzelnen Geschäften, dürfte auch eine humoristisch gehaltene Mahnung auf einer Karte, die den einzelnen Paketen beizulegen wäre, oder an den Kassen ausliegen soll, den Kaufenden nahelegen, den Vormittag oder die frühen Nachmittagsstunden zum Einkauf mehr auszunutzen, als es bisher der Fall ist. Auch die Presse wird sich in den Dienst dieser Aufklärung stellen.

Es ist eine bekannte Erscheinung, daß im Textil-Einzelhandel sich etwa 20% der Käufe in den Vormittagsstunden abwickeln, weitere 20% in der Zeit von 15—17 Uhr und 60% in den 2 Stunden von 17—19 Uhr. Jede Käuferin oder Käufer will dabei aber sofort bedient werden. Die Verkäuferinnen sind dann oft gezwungen, zwei bis drei Kunden gleichzeitig zu bedienen. Das macht vielfach eine individuelle Beratung zur Unmöglichkeit. Mit all diesen Hinweisen erhofft man, eine gewisse Verlagerung der Einkäufe nach und nach zu erreichen.

Geschmack bei der Weihnachtswerbung. — Keine Lichterbäume.

Wir entnehmen dem Pressedienst des Einzelhandels vom 23. 10. ds. Js. folgendes:

„Nach der 2. Bekanntmachung des Werberats der Deutschen Wirtschaft darf die Werbung dem religiösen, sittlichen und vaterländischen Empfinden nicht widersprechen. Bei der bevorstehenden verstärkten Weihnachtswerbung muß daher der Einzelhandel darauf achten, daß diese Grundsätze gewahrt bleiben. Wie im vergangenen Jahre fordert daher auch diesmal die Wirtschaftsgruppe Einzelhandel im Benchmen mit zuständigen Stellen die Kaufleute zur Einhaltung dieser Grundsätze auf und hat folgende Richtlinien für die Weihnachtswerbung herausgegeben:

Die Weihnachtswerbung des Einzelhandels muß geschmackvoll sein und soll sich bei der Verwendung sakraler oder völkischer Symbole Zurückhaltung auferlegen. Selbstverständlich ist gegen die Dekoration der Schaufenster mit Tannengrün, Lametta und sonst üblichem Weihnachtsschmuck nichts einzuwenden. Es soll aber stets geprüft werden, ob nicht die Verbindung derjenigen Weihnachtssymbole, die den sakralen und völkischen Charakter des Festes besonders betonen, mit der Warenwerbung aufdringlich wirkt und daher dem gesunden Volksempfinden widerspricht (z. B. Christkind, Engel, Krippe, Knecht Rup-

recht, Weihnachtsstern, Weihnachtsbaum, Adventskranz usw.). Die Aufstellung ganzer Weihnachtsbäume mit brennenden Lichtern soll künftig den Feiern in den Familien und Gemeinschaften oder auch der Aufstellung auf öffentlichen Plätzen, Bahnhöfen usw. durch die zuständigen Stellen vorbehalten bleiben.

Die Wirtschaftsgruppe hat ferner darauf hingewiesen, daß die weihnachtlichen Dekorationsmittel nicht vor dem 1. Dezember in der Schaufensterwerbung erscheinen sollen. Eine frühzeitige allgemeine Werbung, die auf die Vorteile eines rechtzeitigen Einkaufs von Geschenken vor Weihnachten hinweist, ist dagegen durchaus erwünscht.

Schon die vorjährige Initiative der Wirtschaftsgruppe auf diesem Gebiet ist in der Öffentlichkeit und auch von den Kaufleuten des Einzelhandels begrüßt worden. Es konnte festgestellt werden, daß die Weihnachtswerbung des Einzelhandels im vergangenen Jahre fast überall durch guten Geschmack auffiel.

In diesem Jahr ist eine wesentliche Neuerung der von der Wirtschaftsgruppe im Benehmen mit zuständigen Stellen herausgegebenen Richtlinien darin zu erblicken, daß der Lichterbaum aus den Ausstattungsmitteln der Einzelhandels-geschäfte ausscheiden soll, um nicht durch die Werbung den Eindruck gerade dieses deutschen Symbols des Weihnachtsfestes schon lange vor dem 24. Dezember zu mindern. Wie wir dazu von der Wirtschaftsgruppe erfahren, bleibt das Aufstellen geschmückter Weihnachtsbäume ohne brennende Lichte grundsätzlich durchaus gestattet. Erst recht soll die festliche Ausgestaltung ganzer Straßenzüge, die vielerorts vor Weihnachten vom Einzelhandel im Benehmen mit den Stadtverwaltungen durchgeführt wird, keineswegs behindert werden. Die Richtlinien wollen lediglich die aufdringliche Verbindung sakraler und völkischer Symbole mit der privaten Geschäftswerbung verhindern und darüber hinaus dem Weihnachtsbaum zu seiner ursprünglichen Bestimmung verhelfen: sein Lichterglanz soll nicht mehr von der privaten Geschäftswerbung ausgenutzt werden, die über genug eindrucksvolle andere Werbemittel verfügt.

Freilich sollte man gerade in diesem Zusammenhang einen weiteren Schritt tun: in Gaststätten, Kaffeehäusern usw. sollte der Weihnachtsbaum wirklich erst am Weihnachtsabend für

alle die Volksgenossen angezündet werden, die das Weihnachtsfest nicht im Kreise von Verwandten oder Angehörigen verbringen können.

Osthilfefragen

Gläubigeraufgebot.

Der Reichskommissar für die Osthilfe (Landstelle Stettin) hat am 16. Oktober 1936 folgendes Gläubigeraufgebot erlassen: „Folgende Betriebsinhaber haben bei mir den Antrag auf Umschuldung im Osthilfefahren gestellt:

Lfd. Nr.	Name des Betriebsinhabers	Wohnung (Anschrift des Betriebsinhabers)	Aktenzeichen der Entschuldungsstelle
1.	Wilhelm Schulz	Zehrten	UE. II. Sa. 57
2.	Ernst Hentze	Zehrten	UE. II. Sa. 82
3.	Anna Wardin	Zehrten	UE. II. Sa. 178
4.	Artur Fratzke	Zehrten	UE. II. Sa. 179
5.	Paul Bock	Zehrten	UE. II. Sa. 185
6.	Helene Ladwig	Zehrten	UE. II. Sa. 209
7.	Bernhard Fratzke	Zehrten	UE. II. Sa. 220
8.	Richard Weinert	Zehrten	UE. II. Sa. 223
9.	Hermann Neumann	Zehrten	UE. II. Sa. 234
10.	Antonie Häger	Zehrten	UE. II. Sa. 1036
11.	Hedwig Haberland	Succow a./Ihna	UE. II. Sa. 219
12.	Frau Erna Rupnow	Friedrichsfelde	UE. II. Sa. 235
13.	Heinrich Graumann	Pegelow	UE. II. Sa. 102
14.	Ewald Siefke	Hansfelde	UE. II. Sa. 29
15.	Anna Bahrdt	Fährzoll b./Zachan	UE. II. Sa. 1002

Hierdurch fordere ich gemäß § 1 Abs. 1 der 6. Osthilfedurchführungsverordnung vom 7. 7. 1933 (RGBl. I S. 464) die Gläubiger der genannten Antragsteller auf, bis zum 1. Dezember 1936, unter Angabe des jeweiligen Aktenzeichens und unter Benutzung der bei mir anzufordernden Anmeldevordrucke, schriftlich ihre Ansprüche bei mir anzumelden, sowie die in ihrem Besitz befindlichen Schuldurkunden einzureichen.

Durch die Anmeldung wird kein Rechtsanspruch begründet. Versäumung der Anmeldefrist hat Nichtberücksichtigung im Umschuldungsverfahren und wesentliche Vollstreckungsbeschränkungen zur Folge.“



1 Ltr. 4/25 PS. 4 Zyl. ab 2360 Rm.
 1½ Ltr. 6/43 PS. 6 Zyl. ab 4250 Rm.
 1½ Ltr. Kabriolett 5500 Rm.

sofort lieferbar

NSU - Fiat - Generalvertretung

Rudolf Plath, Hohenzollernplatz 3 / Tel. 37415
 Kundendienst: Altdammer Straße 41

Verkehrswesen

Eröffnung der Autobahnstrecke Berlin-Stettin.

In der Ausgabe des „Ostsee-Handel“ vom 1. Oktober ds. Js. ist die nunmehr ganz fertiggestellte Autobahnlinie Berlin—Stettin von sachverständiger Seite auf das eingehendste behandelt worden. Inzwischen hat am 27. September d. Js. die Eröffnung der Autobahn Berlin—Stettin in Colbitzow an der Einfahrt zur Autobahn stattgefunden. Zur Eröffnung der Bahn hatten sich hier, etwa 10 km von der Stettiner Stadtgrenze entfernt, die Gliederungen der Partei, an ihrer Spitze der Gauleiter Schwede-Coburg, und eine große Zuschauermenge eingefunden.

Der Gauleiter und Oberpräsident Schwede-Coburg begrüßte die Arbeiter, die Monate hindurch an diesem Werk mitgeschafft hatten. Kein anderer als der Führer selbst wisse es besser, daß die Arbeiter der Reichsautobahn bei der Errichtung dieses Denkmals der Gegenwart für die fernste Zukunft, das die deutsche Autobahn darstelle, persönlich die größten Opfer gebracht hätten. In Würdigung des Fleißes und der Arbeitsfreudigkeit, die die Arbeiter der Autobahn an den Tag gelegt hätten, sollten sie am Eröffnungstage auch als die ersten Ehrengäste die von ihnen geschaffene Bahn befahren. Nach der Ansprache des Gauleiters sprach einer der vielen tausend Arbeiter, die an dem Bau beschäftigt waren, und erinnerte an die Zeit der Arbeitslosigkeit, die viele von ihnen hätten durchmachen müssen und die nun endlich überwunden sei. Es werde ihre schönste Aufgabe sein, an diesem Werke Adolf Hitlers weiterzuarbeiten, auf daß sie ihren Kindern sagen könnten: „Das haben wir getan, das andere tut Ihr.“

Reichsbahnoberrat Daub gab einen Ueberblick über die Geschichte des Baues, dessen gewaltige Ausmaße er den Zuhörern durch einige zahlenmäßige Vergleiche vor Augen führte.

Anschließend erfolgte die Uebertragung der Rede des Führers, der die Autobahn in Breslau zu gleicher Stunde eröffnete und bekanntgab, daß am heutigen Tage insgesamt 430 km neuer Teilstrecken der Autobahn an 9 verschiedenen Stellen des Reiches für den Verkehr frei seien, daß insgesamt 1000 km Autobahn fertig und weitere 1500 km im Bau seien, und daß in 5 Jahren die ersten 7000 km Reichsautobahn vollendet sein würden.

Nach der Uebertragung fand die erste Fahrt über die neue Bahn statt, die von den Lastkraftwagen mit den Arbeitern der Autobahn eröffnet wurde.

Inbetriebnahme des Rügendamms.

Am 5. Oktober 1936 wurde der Rügendamm, der das Festland mit der größten deutschen Insel verbindet, und der nach dreijähriger Bauzeit fertiggestellt wurde, in Betrieb genommen. Die feierliche Eröffnung wurde durch den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, in Gegenwart des Gauleiters und Oberpräsidenten Schwede-Coburg vorgenommen. An der Feier nahmen die Gesandten von Schweden und Norwegen, der deutsche Gesandte in Stockholm, zahlreiche Vertreter der Partei und der Reichs- und Staatsbehörden und eine große Anzahl von Gästen aus Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland sowie aus dem Reiche teil. Nach Eintreffen der Teilnehmer am 5. Oktober 1936 kurz nach 12 Uhr im Stralsunder Hafen begaben sie sich an Bord des Fährschiffes „Altefähr“, um auf einer Fahrt über den Strelasund den Rügendamm vom Wasser

Das

Pelikan

Vorrätig in den
Fachgeschäften

Schreibband
war schon immer gut.

Heute ist es noch besser!

Günther Wagner

aus zu besichtigen. Nach Beendigung der Besichtigungsfahrt meldete der älteste Kapitän des Fährbetriebes, daß das Fährpersonal angetreten sei, worauf Generaldirektor Dr. Dorpmüller die Mannschaften verabschiedete und ihnen für die stets bewiesene treue Pflichterfüllung dankte. 53 Jahre habe der Fährbetrieb bestanden, und bewußt habe man an den Anfang der Eröffnungsfeierlichkeiten für den Rügendamm den Abschied von dem alten Fährbetrieb gestellt, dessen Mannschaften Anspruch darauf hätten, daß ihrer in aller Öffentlichkeit gedacht werde. Im Anschluß hieran bestieg Generaldirektor Dr. Dorpmüller die Lokomotive des Sonderzuges zur Eröffnungsfahrt auf dem Stralsunder Hauptbahnhof und führte ihn nach Altefähr, wo die Lokomotive südlich des Bedienungshauses der Ziegelgrabenbrücke das zwischen zwei Fahnenmasten gespannte weiße Band durchschnitt. In Altefähr fand sodann die eigentliche Eröffnungsfeier statt, wobei als erster der Präsident der Reichsbahndirektion Stettin, Lohse, das Wort nahm und darauf hinwies, daß dieser Tag den Höhepunkt seiner 40-jährigen dienstlichen Laufbahn darstelle. Nachdem Oberpräsident und Gauleiter Schwede-Coburg seiner Freude über die Eröffnung des Rügendamms Ausdruck gegeben und die Glückwünsche der Reichsregierung und der Partei überbracht hatte, grüßte im Namen der deutschen Arbeiter ein Bauarbeiter den Rügendambau, der zahlreichen deutschen Volksgenossen Arbeit und Brot gegeben habe, und gab seiner Freude Ausdruck, daß die am Bau beteiligten Arbeitskameraden Mithelfer sein durften an diesem großen Werk des Führers.

Dann nahm Generaldirektor Dr. Dorpmüller das Wort zu einer Ansprache, in der er noch einmal die große Bedeutung des Bauwerkes hervorhob. Die Eisenbahner empfänden freudigen Stolz darüber, daß sie in Ausübung ihres Berufs unmittelbar am Werke der Verbindung der Völker mitarbeiten dürften. Die große Völkerstraße nach dem Norden habe durch den Rügendamm ein neues Bindeglied erhalten. Dr. Dorpmüller sprach allen, die an der Durchführung des Rügendamms mitgeholfen hätten, seinen Dank aus und schloß mit einem Sieg-Heil auf den Führer.

Gleich darauf fuhr der erste von Skandinavien kommende D-Zug in den Bahnhof Altefähr ein. Der Generaldirektor der schwedischen Eisenbahn, Gramholz, wies in einer Ansprache auf die Vorteile hin, die der Rügendamm Deutschland und den skandinavischen Ländern bringen werde, und betonte, daß die schwedische Staatseisenbahn die Leistung der deutschen Reichsbahn, der er die herzlichsten Glückwünsche zu diesem neuen Werk überbringe, uneingeschränkt aner-

kenne. Generaldirektor Dr. Dorpmüller erwiderte dem schwedischen Gast mit herzlichen Worten und einem Hoch auf den König von Schweden.

Ein Kameradschaftsfest der Eisenbahner bildete den Abschluß der Feierlichkeit.

Eisenbahn-Güterverkehr *)

a) Deutsche Tarife.

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

In den **Ausnahmetarifen**

7 B 13 (Blechwaren, alte eiserne, verzinnte usw.) und

14 B 20 (Altöle, mineralische)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis 31. Oktober 1937 verlängert.

Im **Ausnahmetarif 19 G 1 (Heu, Stroh usw.)** wurde die Gültigkeitsdauer für beide Frachtsatzzeiger längstens bis 31. Oktober 1937 verlängert.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II Heft 4 (Eil- und Frachtstückgut). Die Gültigkeit des Tarifs, der auf den 31. Oktober 1936 gekündigt worden ist, wird bis zum 31. Dezember 1936 verlängert.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr, Hefte 1—5 und Ausnahmetarife 1—12 und 15—27. Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1936 werden die Schnittfrachtsätze II um einen Kursabschlag von 16 Proz. vermindert.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehäfen), Heft 7. Zu den Frachtsätzen im Teil II wird mit Gültigkeit vom 1. November 1936 ein Kurszuschlag von 14 Proz. berechnet.

c) Verschiedenes.

Änderungen von Bahnhofsnamen. Nachstehende Bahnhofsnamen wurden wie folgt geändert:

von:	auf:	am:
Carlowitz-Klodebach	Klodebach	19. 10. 1936
Cornelimünster	Kornelimünster	15. 10. 1936
Cörrenzig	Körrenzig	15. 10. 1936
Lonschnik	Wiesengrund (Oberschl.)	19. 10. 1936

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

Bank der Deutschen Arbeit A.G.

Berlin SW 19, Wallstr. 61-65, Märkisches Ufer 26-34

Niederlassung Stettin: Paradeplatz 37 · Fernruf: 302 66/67
Postcheck: Stettin 7939 · Kassenstunden: 9-13 $\frac{1}{2}$, 15 $\frac{1}{2}$ -17, Sonnabend 9-13 $\frac{1}{2}$ Uhr
Erledigung aller bankmäßigen Geschäfte

Annahme von Spargeldern / Ausgabe von Sparbüchern

Aktienkapital und Reserven über 24 Millionen Mark.

Kursänderungen. Im Verkehr mit nachstehenden Ländern wurden die Kurse wie folgt festgesetzt:

Verkehr mit	a) Erhebungskurs		b) Versandüberweisungskurs	
ab 8. Oktober 1936				
Italien	1 Lir	= 13,1 Rpf.	1 RM.	= 7,63 Lire
ab 11. Oktober 1936				
Dänemark	1 Kr.	= 55 Rpf.	1 RM.	= 1,84 Kr.
England	1 engl. Pfd.	= 1221 Rpf.	1 RM.	= 0,082 engl. Pfd.
Niederlande	—	—	1 RM.	= 0,76 Gulden
Norwegen	1 Kr.	= 62 Rpf.	1 RM.	= 1,63 Kr.
Spanien	1 Kr.	= 63 Rpf.	1 RM.	= 1,60 Kr.
Spanien	1 Peseta	= 27 Rpf.	1 RM.	= 3,71 Peseten
ab 14. Oktober 1936				

d. Tschechoslowakei 1 Kr. = 8,7 Rpf. 1 RM. = 11,5 Kr.

Schnellste Beförderung von Frachtgutladungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland.

Der Kammer ging die neue Ausgabe Winter 1936/37 des Werbeheftes „Schnellste Beförderung von Frachtgutladungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland“ zu. Die Verfrachter des Kammerbezirks werden hiermit auf das Neuerscheinen dieser übersichtlichen Zusammenstellung, die auf dem Büro der Kammer einzusehen ist, hingewiesen.

Außenhandel

Anknüpfung von Geschäftsverbindungen mit ausländischen Firmen.

Es besteht erneut Veranlassung, auf die Gefahren hinzuweisen, die bei der Anbahnung von Geschäftsverbindungen mit unbekanntem ausländischen Firmen bestehen, insbesondere, wenn das deutsche Unternehmen die Geschäftsverhältnisse in dem betreffenden Lande nicht kennt und es auch unterläßt, zuverlässige Auskunft einzuziehen. Den Bezirksfirmen wird dringend empfohlen, in diesen Fällen zwecks Beschaffung einer Auskunft sich mit der Industrie- und Handelskammer oder der zuständigen Außenhandelsstelle in Verbindung zu setzen.

Post, Telegraphie

Postwertzeichen werden ungültig.

Mit Ablauf des 31. Dezember 1936 verliert eine Reihe älterer Postwertzeichen die Gültigkeit zum Freimachen von Postsendungen. Im einzelnen handelt es sich dabei um die Saarmarken II „Die Saar kehrt heim!“ von 1935 (3, 6, 12 und 25 Rpf.), ferner um die Sonderpostwertzeichen zum Heldengedenktage 1935, Reichsberufswettkampf, die Schütz-Bach-Händler-Marken, die Eisenbahn-Gedenkmarken, die Postwertzeichen zum Welttreffen der HJ, vom Reichsparteitag 1935 und die Gedenkmarken an den 9. November 1923 aus dem Jahre 1935. Schließlich verlieren auch die Dienstmarken (mit Ziffer im Eirund) aus den Jahren 1927 bis 1930, 1932 und 1933 ihre Gültigkeit. Die Postanstalten tauschen nichtverbrauchte Wertzeichen der angeführten Art während des Monats Januar 1937 gebührenfrei gegen andere Postwertzeichen um.

Weihnachts- und Neujahrsgeschenke in Postsendungen nach fremden Ländern.

In fast allen Ländern bestehen zur Zeit Beschränkungen des Außenhandelsverkehrs durch besondere Einfuhrverbote, Ein-

fuhribewilligungen, Monopole u. dergl. Es besteht daher die Gefahr, daß der Inhalt von Weihnachts- oder Neujahrspaketen oder -päckchen aus Deutschland von den Zolleingangsstellen fremder Länder ebenso wie Handelsware betrachtet wird. Die Sendungen würden danach von den fremden Zollstellen u. U. beschlagnahmt oder mit höherem Zoll oder Zollstrafe belegt werden. Es ist hier notwendig, die deutschen Absender vor Nachteilen und Schädigungen zu bewahren. Die Postannahmestellen werden daher über die Behandlung von Weihnachtsgeschenken oder Liebesgaben beim Zolleingang in das fremde Land für Monat Dezember Auskunft geben, soweit die fremden Postverwaltungen Einzelheiten darüber mitgeteilt haben oder in nächster Zeit noch mitteilen werden. Zur Zeit liegen Auskünfte vor aus Belgien, Dänemark, Großbritannien und Nordirland, dem Freistaat Irland, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich und Schweden.

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

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland	Stettin	1	3.10.15 ¼	Regina	Reederei	Riga	40
			10.10. "	"	Rud. Christ.	"	"
			17.10. "	"	Gribel	"	"
			24.10. "	"	Stettin	"	"
Estland	Stettin	1	6.11.15 ½	Straßburg	1)	Reval	50
			7.11.16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			13.11.15 ¼	Brandenb.	1)	"	45
			14.11.16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			20.11.15 ¼	Straßburg	1)	"	50
			21.11.16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			27.11.15 ½	Brandenb.	1)	"	45
			28.11.16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
Finnland	Stettin	1	6.11.15 ½	Straßburg	1)	Wiborg Kotka	—
			7.11.16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Helsingfors	46
			13.11.15 ½	Brandenb.	1)	Wiborg, Kotka Abo	—
			14.11.16 ⁰⁰	Nordland	1)	Helsingfors	44
			20.11.15 ¼	Straßburg	1)	Wiborg, Kotka	—
			21.11.16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Helsingfors	46
			27.11.15 ½	Brandenb.	1)	Wiborg, Kotka Abo	—
			28.11.16 ⁰⁰	Nordland	1)	Helsingfors	44

Am Tage des Abgangs der Dampfer, letzter Anschluß mit Zg D 24, an Stettin 10.11. für dringende Pakete mit Zg 105, an Stettin 15.11.

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

Prüfungswesen

Fachprüfung im Buchhaltungs- und Bilanzwesen.

Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin wird noch in diesem Jahre eine weitere Fachprüfung im Buchhaltungs- und Bilanz-

wesen veranstalten. Anmeldungen zu dieser Prüfung sind spätestens bis zum 20. November 1936 bei der Kammer einzureichen. Interessenten können zuvor die Bestimmungen, die für diese Fachprüfung gelten, unentgeltlich bei der Kammer anfordern.

Anmeldung zur Facharbeiterprüfung bei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin. Bekanntlich werden die Industrie-Facharbeiterprüfungen seit einiger Zeit von den Industrie- und Handelskammern durchgeführt. Die erste Industrie-Facharbeiterprüfung im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin hat bereits im Frühjahr dieses Jahres stattgefunden. Die nächsten Prüfungen sind für das Frühjahr 1937 vorgesehen. Die Meldungen zu dieser Prüfung sind **spätestens bis zum 15. November 1936** an das Prüfungsamt der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Frauenstr. 30, auf vorgeschriebenen Formularen, die von der Kammer erhältlich sind, zu richten. Zur Prüfung zugelassen wird jeder im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin beschäftigte Industrie-Lehrling, dessen Lehrzeit im ersten Halbjahr 1937 zu Ende geht.

Neuerwerbungen der Bücherei der Handelskammer Stettin in der Zeit vom 15. August bis 15. Oktober 1936.

Titel	Signatur
Böttcher: Steuerfreiheit und Abschreibung. 1935	M 70,7
Quassowski: Scheckgesetz. 1934	C 4895
Höll: Urkundensteuergesetz. 1936	M 3200
Jahrbuch der dt. Bergwacht. 1936	A 2303
Jonas: Zwangsvollstreckungsnotrecht. 1936	B 20235
Die Neuordnung des Meisterprüfungswesens. 1936	R 2500
100 Jahre dt. Donau-Dampfschiffahrt. 1936	I 8972,15
Most: Bevölkerungspolitik. 1936	G 1002
Bissinger: Der deutsche Handel. 1936	H 105
Birkenstock: Mit dem Arzt gegen Fußkrankheiten. 1935	A 4620
Erb: Der Arbeitsdienst. 1935	A 4623
Steinwarz: Die Unterbringung von Mannschaften auf den deutschen Seeschiffen. 1936	I 515
Bericht 1935 der Handelskammer Sonneberg	O 6570
Die Stellenvermittlung der DAF. 1936	K 406,11
Denkschrift über die Wirtschaftslage Nordböhmens. 1936	O 4295



Ueberlandfrachtverkehr

Ferntransporte

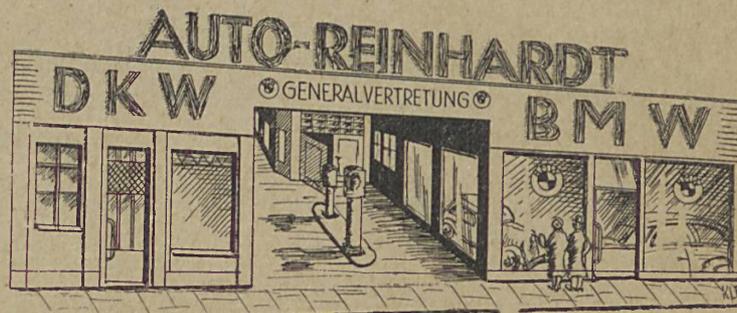
nach allen Richtungen durch eigene Lastzüge führt aus

B. HEYMANN

Stettin, Pladrinstraße 3b

Fernruf 34147/8

Eigener Fuhrpark



Stettin, Giesebrechtstraße 17 / Ruf 37810

Körting: Haushaltwaren. 1936	Q 250,8	Hesse: Grundbuchordnung	B 17000
Pilsudski: Erinnerungen, Band IV, 1936	S 4200	Schuster: Der Nachbar im Westen	S 3551
Riehle: Gesetz über Hypothekenzinsen. 1936	L 3365	Altenburg: Die Anfänge der preuß. Kriegsmarine in Stettin	S 427
Ostpreuß. Industrieadreßbuch 1936	— —	Ulgner: Eine Reise nach Ostasien	T 7450
Berufszählung vom 16. 6. 33 in Preußen und Oberschlesien	N 2470	Hamann: Die Einigungsämter zur Beilegung von Wettbewerbsstreitigkeiten. 1936	E 825
Reindl: Richtlinien für die Bewertung von Wassernutzungen und -Anlagen. 1936	G 3200,7	Verdingungsordnung für Bauleistungen	G 4715
Kalau v. Hofe: Polizeiverordnungen in Stettin. 1936	B 4105	Klotz: Lexikon des Schuhverkaufs. 1933	Q 261
100 Jahre Bn. Lebensversicherungs-Ges., 1936	P 762	Konsultats- und Mustervorschriften. 1936	H 680
Arbeit, Volk und Staat. 1936	S 6501,4	Zollbehandlung von Werbematerial in den europäischen Staaten	H 7915,4
Stranik: Oesterreichs deutsche Leistung. 1936	S 3500	Haushaltsplan von Stargard i. Pom. 1936	M 6820
Bohse: Der Hafen von Stralsund. 1936	I 3100	Ahlers: Polen	S 3205
Bericht 1935 des Rigaer Börsenkomitees	O 7250	50 Jahre Deutsch-überseeische Bank. 1936	L 3745
Bericht 1935/36 des Reichskohlenverbandes	O 9085	Höver: Deutsche Hochseefischerei. 1936	G 3855
Hoch: Die Kaufmannsgehilfenprüfungen. 1936	R 905	Stat. Jahrbuch des Völkerbundes. 1936	N 2150
Adreßbuch 1935 von Stargard i. Pom.	— —	Reichard: Wirtschaftsbestimmungen für die Reichsbehörden. 1936	M 5853
„ 1935/36 von Demmin	— —	Bericht 1935/36 der Deutschen HK. in Schweden	O 6910,7
„ 1936 von Stolp	— —	Burmann: Handbuch des gesamten Jugendrechts. 1936	K 10000
„ 1931 von Naugard	— —	Edeka-Bericht Nr. 29 vom Jahre 1936	G 10510
„ 1936 von Swinemünde	— —		
A. W. Faber-Castell: 175 Jahre	G 7845		
Nerretter: Allgem. Grundlagen eines dt. Wettbewerbsrechts.	E 826		

Kreditschutz

I. Konkursverfahren:

Name (Firma)	Ort:	Tag der Eröffnung:	Konkursverwalter:
Paul Stüwe, Druckereibesitzer	Neuwarp	14. 10. 36	Bücherrevisor Dr. Palmen, Stettin.
A. Gorbecker, Kantineninhaber	Parow,	19. 10. 36	Bücherrevisor Bliefert, Stralsund.
		(Anschlußkonkurs)	
		Tag der Beendigung:	
Emil Korth, Holz- und Kohlenhändler	Stettin, Kronenstr. 39	5. 10. 36	Nach Abhaltung des Schlußtermins aufgehoben.
Nüscke & Co., Schiffswerft, Kesselschmiede und Maschinenbau A.G.	Stettin	7. 10. 36	dto.

II. Vergleichsverfahren:

Name (Firma)	Ort:	Tag der Eröffnung:	Vergl.-Verwalter:
Kurt Ziebell, Inh. eines Kleinhandels-geschäfts in Kurz-, Weiß-, Woll-waren und Herrenartikeln	Stralsund, Apollonienmarkt 7	12. 10. 36	Bücherrevisor Otto Bliefert, Stralsund.
Firma Albert Rahn	Wolgast	16. 10. 36	Rechtsanwalt Sund, Wolgast.
		Tag der Beendigung:	
Neuvorpommersche Arbeitsgemeinschaft für Stadt und Land e. G. m. b. H.	Greifswald	Antrag auf Eröffnung des Vergl.-Verfahrens zurückgenommen am 6. 10. 36.	

Verschiedenes

Aktive Dienstpflicht und Beschäftigungsverhältnis.

Während bisher noch eine Reihe von Auswirkungen, die die Einberufung zur Erfüllung der aktiven Dienstpflicht auf das Beschäftigungsverhältnis vor und nach der Dienstzeit mit

sich bringt, ungeklärt war, ist die Rechtslage nunmehr durch eine Verordnung über Fürsorge für Soldaten und Arbeitsmänner vom 30. September 1936 eindeutig geklärt worden. Es wird zunächst festgestellt, daß das Beschäftigungsverhältnis der Arbeiter, Angestellten und Lehrlinge in der freien Wirtschaft mit dem Tage endet, an dem sie zur Ableistung der aktiven Dienstpflicht aus dem Betrieb

ausscheiden. Einer Kündigung bedarf es nicht. Der Gestellungsbefehl ist unverzüglich dem Führer des Betriebes vorzulegen. Diese Regelung gilt auch dann, wenn der Beschäftigte freiwillig in den aktiven Wehrdienst eingetreten ist.

Für die Zeit nach erfüllter aktiver Dienstpflicht wird bestimmt, daß Soldaten, die nach Ableistung des Wehrdienstes in Ehren oder unverschuldet früher aus dem aktiven Wehrdienst ausscheiden, bei Vermittlung in Arbeitsplätze der freien Wirtschaft bevorzugt zu berücksichtigen sind. Sie sollen in dem Betrieb, in dem sie vor ihrer Einberufung bereits tätig waren, nach Möglichkeit wieder eine ähnliche Stellung erhalten. Zu diesem Zweck ist eine rechtzeitige Fühlungnahme mit dem Betriebsführer erforderlich. Ein Rechtsanspruch auf Wiedereinstellung in den gleichen Betrieb besteht jedoch nicht. Für den Fall, daß die Rückkehr an die frühere Arbeitsstätte nicht möglich ist, liegt den Arbeitsämtern die Vermittlung in Arbeitsplätze anderer Betriebe ob. Bei der Rückkehr in den Zivilberuf darf den Soldaten, wie die Verordnung in Übereinstimmung mit dem Wehrgesetz nochmals ausdrücklich hervorhebt, kein Nachteil aus ihrer durch den Wehrdienst bedingten Abwesenheit entstehen. Es wird deshalb bestimmt, daß, wenn Ansprüche aus dem Beschäftigungsverhältnis von der Dauer der Berufszugehörigkeit abhängen, die Zeit der erfüllten aktiven Dienstpflicht auf die Zeit der Berufszugehörigkeit angerechnet wird. Das Gleiche gilt auch dann, wenn

solche Ansprüche von der Dauer der Betriebszugehörigkeit abhängen, wenn der Soldat anschließend an den aktiven Wehrdienst in den früheren oder in einen anderen Betrieb eintritt. Jedoch findet eine Anrechnung auf die Wartezeit für den Erwerb des Urlaubsanspruches nicht statt. Sofern die Kündigungsfristen von einer bestimmten Betriebszugehörigkeit abhängen, wird die Zeit der erfüllten aktiven Dienstpflicht erst nach dreimonatiger Betriebszugehörigkeit angerechnet. Ebenso kann die Klage auf Widerruf einer Kündigung, für die eine einjährige Betriebszugehörigkeit Voraussetzung ist, erst erhoben werden, wenn drei Monate nach Eintritt in den Betrieb verstrichen sind. Ist die Lehrzeit durch die Einberufung zum Wehrdienst unterbrochen worden und wird die Lehre nicht in gleichen Betriebe fortgesetzt, so wird die bisherige Lehrzeit auch im neuen Lehrverhältnis berücksichtigt, wenn der Lehrling im gleichen Beruf ausgebildet wird. Die Vorschriften über die Anrechnung der aktiven Dienstzeit auf die Berufs- oder Betriebszugehörigkeit finden in diesem Fall erst nach Beendigung der Lehrzeit Anwendung. Ebenso sind Soldaten, die nach Beendigung ihrer Dienstzeit erstmalig in ein Beschäftigungsverhältnis in der freien Wirtschaft eintreten, nach sechsmonatiger Zugehörigkeit zu dem Betrieb so zu behandeln, als ob sie während der Zeit, in der sie der aktiven Dienstpflicht genühten, bereits in gleicher Weise beschäftigt gewesen wären. Diese Vorschriften über die Rückkehr einberufener Soldaten in den Zivilberuf gelten sinngemäß auch dann, wenn der Ein-

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



Schadenzahlungen
1924—1934:
91,7 Millionen RM.

National-Versicherung Stettin

Ursprung 1845

Denkbar bester Versicherungsschutz Feuer-Versicherung

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

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

berufene nach dem Eintreffen bei dem Truppenteil auf Grund des Ergebnisses der militärärztlichen Untersuchung nicht als Soldat eingestellt wird.

All diese Vorschriften kommen entsprechend auch für die Ableistung des Arbeitsdienstes zur Anwendung. Besondere Bestimmungen gelten für die Beschäftigung im öffentlichen Dienst als Arbeiter, Angestellter, Lehrling oder Beamter.

Auswirkungen der Reichskostenordnung.

Die in der „Deutschen Justiz“ vom 18. September 1936 abgedruckten Durchführungsbestimmungen zu § 82 der Kostenordnung vom 25. 11. 1935 bringen eine gewisse Gebührenerleichterung, wie nachstehend mitgeteilt:

„Werden demselben Antragsteller gleichzeitig oder nacheinander mehrere gleichlautende Abschriften oder Bescheinigungen aus dem Handelsregister oder aus den sonstigen im § 82 KostO. bezeichneten Registern erteilt, so ist als Gebühr für die zweite und die weiteren Abschriften (Bescheinigungen) lediglich der geringste im § 82 Abs. 1 KostO. vorgesehene Betrag von 2 Reichsmark anzusetzen. Die gleiche Gebühr ist anzusetzen, wenn im Anschluß an eine bereits erteilte Abschrift oder Bescheinigung bestätigt wird, daß weitere Eintragungen nicht vorhanden sind oder daß eine bestimmte Eintragung nicht erfolgt ist.“

Die Lehrlingsausbildung im Versicherungsgewerbe.

Nachdem für das Versicherungsgewerbe ein einheitlicher Lehrvertrag geschaffen worden war und die Lehrabschlußprüfungen nach ebenfalls einheitlichen Richtlinien durchgeführt werden, wurden nunmehr mit Zustimmung der Reichsgruppe „Versicherungen“ zwischen der Wirtschaftsgruppe Privatversicherung, der Wirtschaftsgruppe Öffentlich-Rechtliche Versicherung und der Reichsbetriebsgemeinschaft Banken und Versicherungen einschl. des Jugendamts der DAF sowie der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer Richtlinien für die Ausbildung von Lehrlingen in Versicherungsbetrieben vereinbart. Sie sollen eine planmäßig geleitete und methodisch wie weltanschaulich einheitliche Berufserziehung gewährleisten. Sie stellen ein Ergebnis praktischer Gemeinschaftsarbeit auf dem Gebiet der Berufserziehung dar und werden die Garantie für eine einheitliche Ausbildung und Erziehung der Versicherungslehrlinge sein. Versuche, für irgendein begrenztes Gebiet auch sogenannte einheitliche Regelungen bezüglich der Lehrlings- oder Berufsausbildung zu treffen, müssen der Vergangenheit angehören.

Wenn es gleich im ersten Abschnitt der Richtlinien heißt: „Vor Einstellung eines Lehrlings ist seine Eignung zum Beruf festzustellen“, so zeigt diese Bestimmung, daß die Versicherungswirtschaft der Frage der Berufseignung und -Auswahl die ihr gebührende Beachtung schenkt, und die Lösung dieses Problems mit den gegebenen Mitteln tatkräftig anfaßt. An dieser Aufgabe sollen die bisherige Schule, die zuständige Berufsberatungsstelle, die Probezeit im Betrieb und die Berufsschule mitwirken.

„Ziel der Lehre — so heißt es in den Richtlinien u. a. — ist die Erziehung des Berufsnachwuchses zu Fleiß, Treue und ehrenhafter Gemeinschaftsgesinnung sowie die Heranbildung eines geschulten Versicherungsfachmannes, bei dem die Grundkenntnisse der Versicherungswirtschaft im allgemeinen wie der einzelnen Versicherungszweige im besonderen vorausgesetzt werden können. Sein fachliches wie allgemein kaufmännisches Wissen und Können muß bei Abschluß der

Lehre soweit gefördert sein, daß er sich nach kurzer Einarbeitungszeit in jedem Versicherungsbetrieb und darüber hinaus auch auf anderen kaufmännischen Gebieten zurechtfinden kann. Das Hauptaugenmerk ist deshalb darauf zu richten, daß der Lehrling sein Wissen und Können in praktischer Berufsarbeit anzuwenden versteht. Dabei ist im Lehrling das Verständnis für die Zusammenhänge innerhalb seines Betriebes, seines Geschäftszweiges und der Gesamtwirtschaft zu wecken. Es muß ihm klar werden, daß alles Wirtschaften Dienst an der Allgemeinheit ist und nur innerhalb und durch die Gemeinschaft erfolgen kann.

Unter diese Gesichtspunkte sind auch die Anforderungen der Lehrabschlußprüfungen an die Lehrlinge zu stellen. Im einzelnen sind die Anforderungen für diese Prüfungen in Richtlinien festgelegt, die den Kammern von der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer mit dem Ersuchen übersandt wurden, nach ihnen die Lehrabschlußprüfung von Lehrlingen aus Versicherungsbetrieben durchzuführen.

Das Prüfungsergebnis gibt zusammen mit den zur Prüfung eingereichten Unterlagen (Lehrheft, Lehrzeugnis usw.) ein Bild von dem Stand des Lehrlings am Schluß seiner Lehrzeit. Kann der junge Arbeitskamerad sich in seinen Entschlüssen zur beruflichen Aus- und Weiterbildung selbst überlassen werden, d. h. kann man die Lehrzeit als abgeschlossen ansehen oder aber bedarf er noch der systematischen und methodischen Führung, d. h. Fortsetzung des Lehr- und damit Schutzverhältnisses, das ist die Frage, die mit der Lehrabschlußprüfung zur Entscheidung steht. Hier etwaige Härten oder Ungerechtigkeiten nach Möglichkeit auszuschließen bzw. ihnen frühzeitig vorzubeugen, dürfte mit eine Aufgabe der Lehrlingsrollen und ihrer Nutzbarmachung sein.

Es folgen in den Richtlinien die Anforderungen an den Lehrherrn und den Lehrbetrieb, die die Gewähr dafür bieten sollen, daß Versicherungslehrlinge nur in personell und fachlich dafür geeigneten Betrieben ausgebildet werden. So ist beispielsweise durch diese Bestimmungen Vorsorge getroffen worden, daß zwischen der Zahl der Angestellten und der Lehrlinge das richtige Verhältnis besteht.

Wie allgemein, so hat man auch für das Versicherungsgewerbe die Lehrzeit grundsätzlich auf drei Jahre festgesetzt; d. h. es soll nicht von vornherein auf Grund der Vorbildung usw. eine unterschiedliche Behandlung der Lehrlinge Platz greifen. Stellt sich gegen Ende des zweiten Lehrjahres heraus, daß ein Lehrling auf Grund seiner Vorbildung, Veranlagung, seines Fleißes usw. das Lehrziel erreicht hat, so ist es der verantwortungsbewußten Entscheidung des Lehrherrn überlassen, die Lehre früher als beendet zu erklären. Das Ergebnis der anschließenden Lehrabschlußprüfung gibt ein endgültiges Urteil darüber ab, ob die Lehre als beendet angesehen werden kann oder etwa bis zum Ablauf der ursprünglich vereinbarten Vertragsdauer fortzusetzen ist.

Damit die Lehrlinge im Versicherungsgewerbe einheitlich auf allen Arbeitsgebieten ausgebildet werden und somit auch den gleichmäßig gestellten Anforderungen der Lehrabschlußprüfungen entsprechen können, ist ein besonderer Abschnitt dem Ausbildungsgang gewidmet. Hierin heißt es:

„a) Die Ausbildung eines Lehrlings muß nach einem sorgfältig durchgearbeiteten, von dem Lehrherrn aufzustellenden und auf den jeweiligen Betrieb zugeschnittenen Plan erfolgen. Für die Beratung des Lehrherrn bei der Aufstellung dieses Planes, der Einstellung und Ausbildung von Lehrlingen,

stehen ihm die genannten Wirtschaftsgruppen, sowie die Reichsbetriebsgemeinschaft Banken und Versicherungen zur Verfügung, die in gegenseitiger Fühlungnahme auch hier zum Nutzen des Berufsnachwuchses und des einzelnen Betriebes arbeiten werden.

Im einzelnen folgt dann eine Aufteilung der Arbeitsgebiete auf die drei Lehrjahre.

b) Diese praktische Ausbildung im Betriebe erhält ihre notwendige Ergänzung in der Fach- und Berufsschule, deren Lehrpläne einheitlich den Erfordernissen der Praxis anzupassen sind. Der Schulbesuch ist Pflicht jedes Versicherungslehrlings gleich welchen Alters und welcher Vorbildung (Stichtag 1. April 1937), sofern die Möglichkeit fachlichen Unterrichts am Ausbildungsort oder in dessen Nähe vorhanden ist.

c) Außerdem ist dem Lehrling die Teilnahme an der Berufsschulung der HJ und der DAF sowie an einer etwa vorhandenen Betriebsschulung dringend zu empfehlen, insbesondere soweit es sich um Lehrgebiete handelt, die im Lehrplan der Berufsschule nicht enthalten sind."

Die fachliche Beschulung aller Lehrlinge im Versicherungsgewerbe in einer Berufsschule stößt noch auf mancherlei Schwierigkeiten. Die in Frage kommenden Stellen werden wohl auch hier in Gemeinschaftsarbeit Mittel und Wege finden, der Schwierigkeiten Herr zu werden.

Auf eine Neuerung ist noch besonders hinzuweisen. Das ist das „Lehrheft“ und das „Ausbildungsheft“.

„Ueber jeden Lehrling ist ein Lehrheft zu führen, in das mindestens halbjährlich von dem im verflossenen Halbjahr mit der Ausbildung Beauftragten kurze Vermerke über Art, Umfang und Erfolg der Ausbildung zu machen sind. Dem Lehrheft sind die Zeugnisse der Berufsschule beizufügen. Es wird vom Lehrherrn aufbewahrt und dient als wichtige Unterlage für die Lehrabschlußprüfung.“

Jeder Lehrling hat ein Ausbildungsheft zu führen, in das er monatlich nach Rücksprache mit seinem Lehrherrn oder dessen Beauftragten Eintragungen über den Gang seiner Ausbildung (in- und außerbetrieblich) zu machen hat. Bescheinigungen über die Teilnahme an außerbetrieblichen Schulungsmaßnahmen sind dem Heft beizufügen. Dieses Ausbildungsheft ist halbjährlich dem Lehrherrn zur Gegenzeichnung vorzulegen.

In dem Schlußabsatz der Richtlinien mit der Ueberschrift „Zusammenarbeit von Lehrbetrieb, Berufsschule und Elternhaus“ wird der im Lehrvertrag betonte Charakter des Lehrverhältnisses als Erziehungsverhältnis besonders unterstrichen. Er lautet:

„Zwecks richtiger Beurteilung und Lenkung des Lehrlings soll in gewissen Zeitabständen eine Unterredung des Lehrherrn oder des jeweils mit der Ausbildung des Lehrlings Beauftragten mit den Eltern oder dem Vormund und mit dem Fachlehrer des Lehrlings stattfinden. Die Häufigkeit derartiger Besprechungen muß vom Einzelfall abhängig gemacht werden.“

Werbemarken „Freude durch Schenken zu Weihnachten“.

Der Reichsausschuß für Volkswirtschaftliche Aufklärung G. m. b. H. gibt auch in diesem Jahre eine Weihnachtswerbemarke „Freude durch Schenken zu Weihnachten“ heraus. Es wird empfohlen, diese Werbemarke beim Reichsausschuß für Volkswirtschaftliche Aufklärung G. m. b. H. zu bestellen und die ausgehenden Briefsendungen damit zu versehen.

Die Marken sind unmittelbar vom Reichsausschuß für Volkswirtschaftliche Aufklärung G. m. b. H., Berlin W 9, Bellevuestraße 5, durch Nachnahme zu beziehen. Der Preis einschließlich Nachnahme-, Porto- und Versandkosten beträgt für 500 Stück Rm. 1.65, für 1000 Stück Rm. 3.—, für 5000 Stück Rm. 13.50, für 10000 Stück Rm. 27.—.



Diese Weihnachtsmarke soll zu verstärktem Kauf von Geschenken an Angehörige, Bedürftige und Freunde anregen. Sie darf auf keinem Brief, keiner Rechnung und keinem Paket fehlen und ist durch Nachnahme vom

Reichsausschuß für volkswirtschaftliche Aufklärung, Berlin W 9, Bellevuestr. 5, I zu folgenden Preisen zu beziehen: 500 Stück RM 1,65; 1000 Stück RM 3,—; 5000 Stück RM 13,50; 10000 Stück RM 27,—. Die Preise verstehen sich einschl. Nachnahme, Porto und Versandkosten.

Buchbesprechungen

Der Großhandel im Blickfeld unserer Zeit.

Unter diesem Titel ist soeben eine Broschüre des Hauptgeschäftsführers der Wirtschaftsgruppe Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel Edmund von Sellner erschienen, die von dem Landsmann-Verlag, Berlin-Schöneberg, Bahnstr. 28/30 herausgegeben ist. Der Preis beträgt Rm. 1,50. Die Broschüre zeigt die Tätigkeit des Großhandels in Theorie und Praxis auf. Der Verfasser hat hiermit einen wichtigen Beitrag zu den Gedanken einer mittelständischen, arbeitsteiligen Wirtschaft geleistet, in der jede Wirtschaftsstufe für ihr volkswirtschaftliches und privatwirtschaftliches Wirken diejenigen Aufgaben zu erfüllen hat, für die sie ausschließlich da ist. Die wirtschaftspolitische Studie von Edmund von Sellner erhebt über die Deutung der Großhandelsarbeit hinaus die Erkenntnis von dem Primat der politischen Führung zur zwingenden Verpflichtung für die berufsständische Ordnung, die dem Aufbau der gewerblichen Wirtschaft zugrunde liegt. Wer einen Einblick in die Gestaltwerdung nationalsozialistischer Wirtschaftsauffassungen gewinnen und wer gleichzeitig das Wesen des Großhandels und seine unentbehrlichen Funktionen in der Volkswirtschaft kennen lernen und sich über den Tätigkeitsbereich des deutschen Groß-, Ein- und Ausfuhrhandels und seiner Gliederungen unterrichten will, wird diese Broschüre mit großem Interesse lesen. Sie bringt eine vorbildliche idealistische Grundhaltung zum Ausdruck, die niemals die Wirklichkeitsnähe zu der nationalsozialistischen Wirtschaftswerdung verliert.

Länderberichte

Schweden

Außenhandel. Die günstige Entwicklung des schwedischen Außenhandels hat sich auch im September d. J. weiter fortgesetzt. Die Einfuhr belief sich auf 142,3 Mill. Kr. gegen 124,6 Mill. Kr. im September 1935, die Ausfuhr auf 140,1 Mill. Kr. gegen 116,7 Mill. Kr. Für die ersten neun Monate beträgt nunmehr die schwedische Gesamteinfuhr 1156,2 Mill. Kr. gegen nur 1034,9 Mill. Kr. im gleichen Zeitraum des Jahres 1935, die Ausfuhr 1064,8 Mill. Kr. gegen 917,8 Mill. Kr. Während mithin der Einfuhrüberschuß in den drei ersten Vierteljahren 1935 sich noch auf 117,1 Mill. Kr. belief, ist er im entsprechenden Zeitraum dieses Jahres auf 91,4 Mill. Kr. zurückgegangen.

Konjunkturbericht der Skandinaviska Bank. Im letzten Heft der Skandinaviska Bank über die wirtschaftliche Lage Schwedens im 3. Vierteljahr wird festgestellt, daß die Umsätze im Lande für den inländischen Verbrauch weiter ungewöhnlich lebhaft gewesen sind. Der Geschäftsindex der Bank, der sich auf den Wert der Clearingumsätze von Handelspapieren stützt, beziffert sich auf 101,4 gegen 101,8 im 2. Vierteljahr und 100 im Durchschnitt des besonders günstigen Jahres 1929. Daraus ergebe sich, daß seit der letzten Hochkonjunktur von 1929 eine wertmäßige Steigerung der Umsätze eingetreten ist, obwohl die Preise gegenwärtig im Durchschnitt niedriger liegen als damals.

Die der Bank aus den verschiedensten Industrien vorliegenden Berichte weisen auf eine ganz bedeutende, in vielen Fällen rekordartige Produktion hin. Infolgedessen ist die Arbeitslosigkeit erneut zurückgegangen, und in manchen Fällen ist ein deutlicher Mangel vor allem an Facharbeitern eingetreten. Die Bautätigkeit ist weiter lebhaft geblieben, wengleich sie das vorjährige Rekordniveau nicht ganz zu erreichen scheine.

In der Landwirtschaft haben sich die Preise in günstiger Richtung entwickelt. In Erwartung höher Preise für Holz wird mit einer Stärkung der auch waldwirtschaftlich tätigen Bauernwirtschaften gerechnet. Die Schifffahrt befindet sich in lebhafter Beschäftigung und erfährt eine abermalige Besserung ihrer Lage durch eine leichte Erhöhung der Frachten. Die aufliegende Tonnage ist auf einen Stand gesunken, der selbst unter noch günstigeren Frachthältnissen nicht erreicht zu werden pflegt.

Da die Holz- und Zelluloseindustrie unter Begrenzung der Produktion arbeiten, hat die bessere Nachfrage für die Erzeugnisse dieser Gewerbe eine bedeutende Preissteigerung ausgelöst. Diese hat indessen nur in geringerem Umfange bisher ausgenutzt werden können, da die diesjährige Erzeugung in beiden Industrien bereits weitgehend verkauft worden war. Gegenwärtig wird im Zusammenhange mit der erwarteten Steigerung der Holzpreise eine gewisse Belastung für die nächstjährige Produktion befürchtet. Die Verkäufe in Holzwaren und Zellulose sind praktisch für dieses Jahr bereits abgeschlossen. Die Zelluloseverkäufe für das nächste Jahr sind gleichzeitig schon ungewöhnlich weit vorgeschritten. Mechanische Masse für dieses Jahr ist ausverkauft, und auch hier ist von der nächstjährigen Erzeugung bereits ein großer Teil plaziert. An

diesem Marktgebiet ist jedoch die Preislage nach wie vor wenig befriedigend. Im übrigen haben die höheren Zellulosepreise eine Preisbesserung für Papier im Gefolge gehabt. Der Auftragsbestand der Papierfabriken ist gegenwärtig außerordentlich gut.

Ausfuhrverbot für Weizen und Roggen. In Durchführung des vom staatlichen Getreideausschusses gestellten Antrages hat die Regierung den Export von Roggen und Weizen mit Wirkung vom 12. 10. 36 an verboten. Das Ausfuhrverbot ist notwendig geworden, um die Durchführung der vom Reichstag beschlossenen Stützung des Getreidemarktes zu sichern.

Vor der Ausfertigung des Ausfuhrverbots für Brotgetreide hat die Schwedische Getreide A/B. dem staatlichen Getreideausschuß Mitteilung davon gemacht, daß es schwierig sein dürfte, ein Reservelager von mindestens 100 000 t für die Regulierung des inländischen Getreidemarktes zu halten, wenn die Ausfuhr in dem bisherigen Umfange der letzten Wochen fortgesetzt werde. Die Lager der Getreidegesellschaft belaufen sich zur Zeit nur auf 95 000 t Weizen und 25 000 t Roggen, wenn die am inländischen Markt verkauften Mengen abgerechnet werden.

Günstige Entwicklung des Handelsverkehrs mit England.

Aus London wird gemeldet, daß anlässlich eines Treffens von Exporteuren und Importeuren im schwedisch-englischen Handel in einem Vortrag zum Ausdruck gebracht wurde, daß sich die Handelsverbindungen zwischen Schweden und England in der letzten Zeit besonders befriedigend entwickelt haben. Als direktes Ergebnis des Handelsvertrages zwischen den beiden Ländern ist die englische Ausfuhr nach Schweden um 50%, die schwedische Ausfuhr nach England um 30% gestiegen.

Vor einer Erhöhung der inländischen Papierpreise. Die schon länger zu beobachtende Aufwärtsbewegung der Preise für Holz und Zellulose hat nun auch die Frage einer Korrektur der Papierpreise aktuell werden lassen. Wie verlautet, sind die Papiererzeuger bereits in Verhandlungen über eine Erhöhung der Preise vor allem für Umschlagpapier eingetreten. Dieses wird hauptsächlich aus Sulfatzellulose hergestellt, die im Preise bisher am stärksten angezogen hat. Gerüchtweise wird davon gesprochen, daß der Preis für Umschlagpapier um 5 Oere je kg, also 50 Kr. je t, erhöht werden soll. In Verbraucherkreisen wird bereits darauf hingewiesen, daß eine solche Aufbesserung der Preise über das Ziel hinausginge, und daß sie zu einer erheblichen Belastung für den Verbrauch führen könnte.

Ruhigere Tendenz am Holzmarkt. In dem soeben herausgekommenen neuesten Bericht des Kommerkollegiums heißt es über die Lage am Holzmarkt, daß dieser während des September im Zeichen einer ruhigeren Tendenz gestanden hat. Dies erklärt sich vor allem daraus, daß die britischen Importeure von Holz in diesem Jahre früher als sonst üblich damit beschäftigt sind, die sowjetrussischen Mengen aufzunehmen. Die schwedischen Holzverschiffungen beliefen sich Ende September auf rd. 780 000 Stds. Nach dem letzten Bericht der Holzwarenzeitung haben sie inzwischen die Grenze von 800 000 Stds. überschritten. Für nächstjährige Lieferung hind bisher hauptsächlich nach Großbritannien und nach Dänemark neue Verträge abgeschlossen worden, die sich

bisher schwedischerseits auf etwa 75 000 Stds. belaufen. Finnland hat zur Verschiffung im nächsten Jahre etwa 175 000 Stds. neu kontraktiert.

Die Finnisch-Schwedische Handelskammer ist zwecks Förderung der Handelsbeziehungen zwischen Schweden und Finnland neulich in Stockholm gegründet worden. Der Verwaltungsrat besteht aus hervorragenden Geschäftsleuten und Finanzmännern der beiden Länder unter dem Vorsitz von Axel Wenner-Gren, dem bekannten Generaldirektor des großen schwedischen Elektroluxkonzerns.

Norwegen

Außenhandel. Im September d. J. betrug der Wert der Einfuhr 78,8 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 61,8 Mill. Kronen, mithin der Einfuhrüberschuß 17 Mill. Kr.

In den 9 ersten Monaten d. J. stieg, im Vergleich zu den entsprechenden Monaten 1935, die Einfuhr um 70 Mill. auf 648,5 Mill. Kr., die Ausfuhr um 51 Mill. auf 476,7 Mill. Kronen.

Rekordhöhe der Erztransporte nach Narvik. Der Erztransport nach Narvik im September d. J. betrug 549 474 t, d. h. 50 000 t mehr als bisher jemals. Es kamen nach Narvik 28 Erzzüge je Tag. Im Oktober ist die tägliche Zugzahl bisher auf 30 gestiegen. Der Gesamttransport betrug in diesem Jahr bisher 4 000 071 t verteilt auf 114 121 Wagen. Mit Erz beladen wurden im September 49 Schiffe mit 368 000 t. Seit Jahresbeginn wurden verschifft 4,29 Mill. t, verteilt auf 572 Schiffe.

Vor einer Neuregelung der Handelsbeziehungen mit Großbritannien? Zu aus London vorliegenden Meldungen über bevorstehende Änderungen der britischen Handelsverträge mit den nordischen Staaten bemerkt die Zeitung „Aftenposten“, daß es sich nur um eine vorläufige Untersuchung handeln dürfte. Jedenfalls sei bisher noch nichts bezüglich einer Kündigung des Handelsvertrages bestimmt, weder von norwegischer noch von britischer Seite, auch wenn stellenweise Wünsche hinsichtlich der Änderung einzelner Handelsvertragsbestimmungen vorlägen. Zunächst wäre aber sicherlich die britische Fühlungnahme mit den Ottawa-Staaten abzuwarten.

Erhöhter Lebenshaltungskostenindex. Der norwegische Lebenshaltungskostenindex vom 15. 9. 36 ist gegenüber dem Vormonat um 1 Punkt, d. h. von 154 auf 155, gestiegen. In den Einzelgruppen stiegen Eßwaren und Kleidung um 1 Punkt, während Brennmaterialien um 4 Punkte gestiegen sind.

Unveränderter Großhandelsindex. Der norwegische Großhandelsindex vom 15. 10. 36 stellte sich gegenüber dem Vormonat unverändert auf 136. In den Einzelgruppen sind Nahrungsmittel um 2 Punkte zurückgegangen, während Industriewaren und Rohstoffe um 2 Punkte gestiegen sind.

Dänemark.

Kopenhagener Schiffsverkehr im September. Der einkommende Kopenhagener Schiffsverkehr im Monat September betrug insgesamt 2069 Schiffe mit 638 000 Nrgt. Diese verteilen sich auf 1196 Dampf- und Motorschiffe von 187 000 Nrgt. und 23 Segelschiffe von 4000 Nrgt. im Inlandsverkehr und 834 Dampf- und Motorschiffe von 437 000 Nrgt. und 16 Segelschiffe von 9000 Nrgt. im Auslandsverkehr. An erster Stelle stand die dänische Schifffahrt mit 1507 Schiffen von 378 000 Nrgt. Ihr folgte die schwe-

dische mit 308 Schiffen von 51 000 Nrgt., die norwegische mit 27 Schiffen von 37 000 Nrgt., die finnlandische mit 33 Schiffen von 28 000 Nrgt., die deutsche mit 109 Schiffen von 25 000 Nrgt., die polnische mit 4 Schiffen von 25 000 Nrgt., die englische mit 23 Schiffen von 24 000 Nrgt. und die der Verein. Staaten mit 7 Schiffen von 22 000 Nrgt.

Frachtratenindex weiter gestiegen. Der von der Statistischen Abteilung errechnete Frachtratenindex ist von 127,1 im August auf 131,2 im September gestiegen (1931 = 100). Im September 1935 betrug der Index 113,9. Mit dem Jahre 1925 als Grundlage beträgt die Indexzahl für September 115. Wie im Vormonat ist ein allgemeiner Aufgang der Frachtraten die Ursache zu dieser Steigerung, doch war die Steigerung besonders stark für Fahrten nach Südeuropa und Nordafrika.

Das Warenverzeichnis des Valutakontors nach dem Stande vom 1. 10. 36. Das neue Warenverzeichnis enthält eine Aufzählung der Waren nach den Hauptgruppen und Warennummern des Valutakontors mit einer besonderen Spalte für die Waren der betreffenden Hauptgruppen, die außerhalb der Valutaordnung eingeführt werden können (Freiliste).

Ferner enthält das Heft am Schluß noch die kürzlich wieder eingeschränkten Ausnahmefälle.

Das Warenverzeichnis kann bei der Reichsstelle für den Außenhandel, Abtlg. Handelsauskunftsdienst, Berlin W 9, Potsdamer Str. 10/11, eingesehen werden.

Zur Einfuhr von Warenproben. Nach Dänemark dürfen zur Gebühr für Warenproben nur solche Gegenstände versandt werden, die wirklich als Probe bei der Einleitung von Geschäften dienen sollen. Solche Proben können auch zollpflichtig sein. Warenproben, deren Inhalt aus eigentlichen Waren besteht, ohne für den genannten Zweck bestimmt zu sein, sind von der Beförderung ausgeschlossen und werden, wenn sie trotzdem vorkommen, in Dänemark mit einer Nachgebühr belegt. Solche eigentlichen Waren dürfen nur in Briefen und Päckchen, die auf der Vorderseite mit dem grünen Zollzettel beklebt sein müssen, und in Paketen nach Dänemark eingeführt werden. Die Postanstalten sind angewiesen, Warenproben, die den Bedingungen nicht entsprechen, von der Beförderung auszuschließen.

Lettland.

Außenhandel. Im September belief sich die Ausfuhr auf 11,7, die Einfuhr auf 10,1, der Ausfuhrüberschuß mithin auf 1,6 Mill. Ls. In den ersten 9 Monaten 1936 ergaben sich folgende Werte: 87,7, 82,2, Ausfuhrüberschuß 5,5 Mill., gegenüber einem Einfuhrüberschuß von 5,1 Mill. im Vorjahr.

Abänderung des Ausfuhrzolltarifs. Im Wald. Westnesis Nr. 234 vom 14. Oktober d. J. werden Abänderungen des Zolltarifs veröffentlicht. Es handelt sich hierbei um den Teil III des Zolltarifs, den Ausfuhrzolltarif, der eine Neufassung erhält. Ausfuhrzölle werden festgesetzt auf Holzmaterialien, Metalle, Rohhäute, Knochen, Borsten, Haare, Lumpen, Gummiabfall und Seifenlauge.

Herabsetzung von Einfuhrzöllen. Um eine Preiserhöhung für Einfuhrwaren infolge der Währungsanpassung zu vermeiden, hat die lettische Regierung bedeutende Zollherabsetzungen von 12½ bis 80 Prozent verfügt. Es handelt sich insbesondere um Reis, Zitronen, Kolonialwaren, Kaffee, Tee, Tabak, Zigaretten und Zigarren, Heringe, Petroleum und ätherische Öle. Außerdem macht die Regierung den ersten, wenn auch

kleinen Anfang auf dem Wege der Abschaffung der Kontingentierung und der Devisenbeschränkung. Sie beseitigt diese beiden Arten von Beschränkungen für gedruckte Bücher, Porzellanerde, Kreide und einige Medikamente, während eine Anzahl anderer Waren, darunter Kolonialwaren, Zitronen und Schreibmaterialien, von den Devisenbeschränkungen befreit werden. Nach einer Erklärung des Finanzministers werden diese Maßnahmen durch die weitgehende Besserung des lettischen Außenhandels ermöglicht und sollen sogar zu einer Preissenkung beitragen. Die Zollsenkungen sind am 21. 10. in Kraft getreten.

Die Frage der Preisanpassung nach der Währungsabwertung. In der Wirtschaftszeitschrift *Ekonomists*, die als amtliches Organ des Finanzministeriums gilt, hat der Finanzminister einen Aufsatz veröffentlicht, der die Umstellung der Landeswährung verteidigt. Darin erklärt der Finanzminister, daß die früher oder später unvermeidliche Verteuerung von Einfuhrwaren im allgemeinen keinen wesentlichen Einfluß auf die inländische Lebenshaltung ausüben werde, weil der Verbrauch von Einfuhrwaren im gewöhnlichen Haushalt der Bevölkerung 14% nicht übersteige.

Herabsetzung der Getreidepreise. Das lettische Landwirtschaftsministerium hat eine Aenderung der bisherigen Bestimmungen über die Preisfestsetzung für das zum Vermahlen gelangende Getreide verfügt, der zufolge der Preis für den aus den Speichern des Staatlichen Getreidebüros verkauften, gedarrten und ungedarrten Weizen um 5 Lat pro Tonne herabgesetzt wird. Die neuen Preise betragen für gedarrten Weizen 230 Lats pro Tonne und für ungedarrten 225 Lats pro Tonne.

Landmaschinenbau und Landmaschineneinfuhr. Im lettischen Landwirtschaftsministerium fand eine Konferenz über die Fragen des Landmaschineneinsatzes in Lettland statt, an der sich außer dem Landwirtschaftsminister Birsneeks die Vertreter des Finanzministeriums, der landwirtschaftlichen Organisationen, der Landmaschinenindustrie und des Landmaschinenhandels beteiligten. Der Landwirtschaftsminister leitete die Sitzung mit der Erklärung ein, daß die Frage der Anschaffung bestimmter Landmaschinen im Augenblick besonders wichtig sei, da die Aussicht auf eine Heranziehung ausländischer Landarbeiter im nächsten Jahr im Hinblick auf die durch die kürzlich erfolgte Abwertung veränderten Verrechnungsverhältnisse recht ungünstig sei. Angesichts dieser Sachlage müsse der Landmaschinenbedarf Lettlands, wie in der Konferenz mitgeteilt wurde, auf 1270 Getreidemaschinen, 3570 Grasmähmaschinen, 1365 Heurechen und rund 130 Traktoren jährlich beziffert werden, die bisher zum größten Teil aus dem Auslande geliefert wurden. Bei der Herstellung dieser Maschinen in Lettland würden sich die Verkaufspreise um etwa 11% höher stellen als bisher.

Henschel-Lokomotive. Die sechste von der Firma Henschel & Sohn, Cassel, gelieferte Tanklokomotive machte ihre Probefahrt. Die Lokomotive entwickelte an manchen Stellen eine Stundengeschwindigkeit von 120 Klm. Die 129 Klm. lange Strecke Riga—Kreuzburg legte sie in 1 Stunde und 30 Minuten zurück. Der Schnellzug brauchte bisher für die gleiche Strecke 2 Stunden und 14 Minuten.

Mit noch einer nächstens in Riga eintreffenden Lokomotive wird der Lieferungsabschluß dieses Jahres erfüllt sein. 1937 soll eine weitere Anzahl Lokomotiven angeschafft werden, wofür ein größerer Betrag im neuen Haushaltsplan der Ober-eisenbahnverwaltung vorgesehen ist.

Vorbereitung der lettisch-englischen Wirtschaftsverhandlungen. Wie aus London berichtet wird, hat der, vor kurzem im Anschluß an den Verband der englischen Handelskammer errichtete Ausschuß für die Begutachtung der englischen Handelspolitik in seinem Arbeitsprogramm auch die Behandlung der Probleme der englisch-lettischen Handelsbeziehungen vorgesehen. Dieser Umstand läßt erwarten, daß in der nächsten Zeit möglicherweise von englischer Seite gewisse Wünsche bezüglich einer Modifizierung des gegenwärtig geltenden englisch-lettischen Handelsabkommens angemeldet werden.

Lettlands Ernte. Die amtliche Statistik Lettlands gibt folgende Ernte-Vorschätzungen für 1936 bekannt, denen hier vergleichsweise die Zahlen für 1935 gegenübergestellt sind:

	Vorschätzung	Ernteergebnis
	1936	1935
	in 1000 Doppelzentnern	
Weizen	1 585,0	1 774,6
Roggen	2 956,8	3 638,0
Gerste	1 639,9	2 046,2
Hafer	2 925,3	3 859,1
Flachsfaser	180,7	248,1
Leinsaat	160,9	206,0
Kartoffel	12 468,9	14 611,6
Kleeheu	15 911,0	13 294,6

Esland

Außenhandel. Im September d. J. betrug der Wert der Einfuhr 7,7 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 8,8 Mill. Kr., mithin der Ausfuhrüberschuß 1,1 Mill. Kr.

Schifffahrt. Im August d. J. liefen in den Hafen Reval in der Auslandsfahrt ein 175 Schiffe mit 134 557 Nrgt. und gingen aus 172 Schiffe mit 131 988 Nrgt. Im Vergleich zum August vorigen Jahres ist eine Verkehrszunahme zu verzeichnen.

Wirkung der Abwertungen. Die Abwertung des französischen Franken dürfte nur einen geringen Einfluß auf den Handelsverkehr mit Frankreich ausüben. Die internationale Preislage für Zellstoff, Flachs und Holz, welche Waren vorwiegend nach Frankreich ausgeführt werden, hat sich nicht geändert. Unter den deutschen Erzeugnissen, welche schon bisher in scharfem Wettbewerb mit den französischen standen, werden durch die Abwertung namentlich Weine sowie kosmetische und Parfümerieartikel benachteiligt werden. Die französischen Weine hatten bisher schon einen Preisvorsprung von etwa 10%, der sich jetzt verdreifachen dürfte. Die finanziellen Verpflichtungen an Frankreich (Industriekredite) beliefen sich am 1. 1. 63 auf rund 700 000 Kr. Die betreffenden Unternehmen, in erster Linie eine Tabakfabrik, werden aus der Abwertung entsprechende Buchgewinne erzielen.

In bezug auf die Einfuhr aus Holland ist mit einer Verbilligung der holländischen Radioapparate zu rechnen. Einige großindustrielle Unternehmungen (Textil- und Mühlenindustrie) werden durch die Verringerung ihrer Verpflichtungen an Holland (8,6 Mill. Kr.) recht erhebliche Gewinne erzielen. Der Handelsverkehr mit der Schweiz ist sehr gering, und die Summe der schweizerischen Investitionskredite (Papierindustrie) beläuft sich auf 0,6 Mill. Kr. Auch der Warenaustausch mit der Tschechoslowakei ist unbedeutend, und es ist anzunehmen, daß er infolge der Abwertung zunächst weiter abnehmen wird. In bezug auf Lettland ist die Lage vorläufig unklar. Da lettischerseits keine Vorschläge

in bezug auf die Erneuerung des Clearingabkommens erfolgt sind, so wird der Lat in Reval nicht notiert. Durch die Abwertung des Lat haben einige Exporteure von Brennschiefererzeugnissen gewisse Verluste erlitten.

Rückgang der Beschäftigung in der Industrie. Die Beschäftigung in der Großindustrie ist nach Abschluß der Saisonarbeiten im August zurückgegangen, wobei sich die Anzahl der Arbeiter um 1271 auf 42 321 verringerte. Die größten Entlassungen haben in der Brennschieferindustrie stattgefunden, wo die Bauarbeiten zum größten Teil beendet worden sind. In den Torfwerken wurden 500 Arbeiter und in den Sägereien 297 Arbeiter entlassen. Auch die Belegschaft der Flachsfabriken hat abgenommen, da diese mit Schwierigkeiten beim in- und ausländischen Absatz zu kämpfen haben. Gestiegen ist die Anzahl der Arbeiter hauptsächlich in der Bekleidungsindustrie. Am 1. 9. überstieg die Anzahl der in der Groß- und Mittelindustrie, einschließlich des Baugewerbes, beschäftigten Personen diejenige des Vorjahres um 6500.

Preisherabsetzung für Gummiwaren auf staatliches Verlangen. Durch das Verbot der Neugründung von Gummifabriken und durch die bestehenden Zollsätze hat die Gummifabrik „Pöhjala“ in Reval eine Monopolstellung inne. Da die Preise der genannten Firma außerordentlich hoch sind, hat der Wirtschaftsminister die „Pöhjala“ aufgefordert, ihre Preispolitik einer Revision zu unterziehen. Die Preise sind daraufhin für die verschiedenen Waren um 5 bis 38% ermäßigt worden.

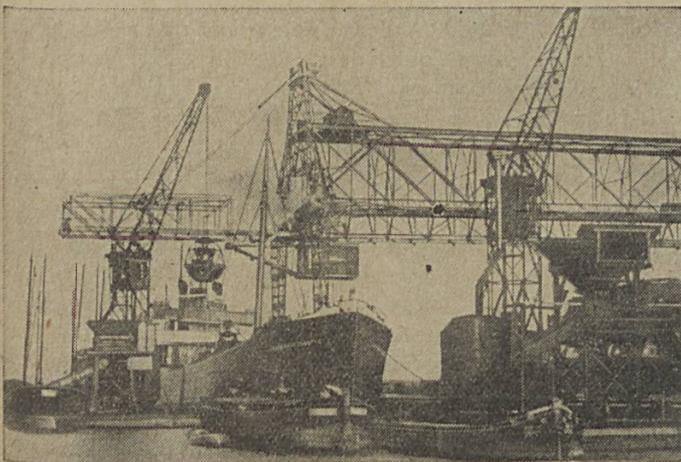
Neue Ernteschätzung. — Leicht erhöhter Weizenertag, sonst allgemeiner Rückgang. Infolge der Verbesserung der Witterungsverhältnisse, welche namentlich für die Einbringung der Ernte sehr günstig waren, liegen die Ernteschätzungen zum 15. 9. etwas höher als zum 15. 8. Die Anbauflächen und Erträge stellen sich nunmehr, verglichen mit den tatsächlichen Ziffern für das Jahr 1935 wie folgt:

	Anbaufläche (ha)		Ertrag (t)	
	1935	1936	1935	1936
				(geschätzt)
Roggen	144 637	136 644	172 873	153 000
Winterweizen	21 037	17 900	25 313	21 500
Sommerweizen	41 539	47 621	36 388	43 000
Gerste	104 515	101 254	91 801	84 000
Hafer	138 528	138 019	134 440	120 000
Mischkorn	80 979	82 535	86 848	80 000
Kartoffeln	73 587	74 022	892 695	844 000
Flachs, Faser	29 343	28 360	10 466	9 300
Flachs, Saat			9 383	10 100

Abgesehen vom Weizen wird die Ernte, wie aus obigem Vergleich hervorgeht, niedriger eingeschätzt, als im Vorjahr. Dieses bezieht sich vorwiegend auf die Erträge an Futterkorn, welche schon im Vorjahr unter dem Durchschnitt lagen. Obwohl die Heuernte besser war als im Vorjahr, wird mit einem beträchtlichen Mangel an Futter gerechnet, dem durch eine Einfuhr von Kraftfutter aus dem Ausland abgeholfen werden soll.

Litauen

Außenhandel. Nach den vorläufigen Angaben der litauischen Außenhandelsstatistik sind im September d. J. ausländische



Eigene Umschlagstelle in Stettin

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

Hugo Stinnes G.m.b.H.

STETTIN - SASSNITZ
Tel.-Adresse: Stinnesugo



Drucksachen

für Spedition und Schiffahrt

für Handel und Industrie

für Handwerk und Gewerbe

Fischer & Schmidt / Stettin

Große Wollweberstr. 13 · Fernsprecher 21666

Erzeugnisse im Werte von 14,3 Mill. Lit nach Litauen eingeführt worden, während die Ausfuhr litauischer Landeserzeugnisse nach dem Auslande 15,6 Mill. Lit erreichte, so daß die Außenhandelsbilanz mit einem für Litauen positiven Saldo von 1,3 Mill. Lit abgeschlossen werden konnte. In den ersten neun Monaten d. J. stellte sich die litauische Einfuhr auf insgesamt 109,9 Mill. Lit gegenüber 93,7 Mill. Lit in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres, während die Ausfuhr 137,7 Mill. Lit (im Januar/September 1935 111,9 Mill. Lit) betrug. Im laufenden Jahr ist demnach der litauische Außenhandel mit 27,8 Mill. Lit aktiv, während im Vorjahre der Aktivsaldo der Außenhandelsbilanz nur 18,2 Mill. Lit betrug.

Getreideausfuhrverbote. Der litauische Sejm nahm am 22. 10. einen Zusatz zum § 112 des Zollgesetzes mit sofortiger Wirkung an, wonach der Regierung das Recht eingeräumt wird, die Ausfuhr bestimmter Waren zu verbieten. Auf Grund dieser Gesetzesänderung hat das Kabinett bereits die Ausfuhr von Roggen, Weizen und Hafer verboten. Die eigentlichen Gründe dafür sind noch nicht bekannt, doch scheint diese Maßnahme mit dem raschen Ansteigen des Getreidepreises auf dem freien Markt zusammenzuhängen, der den vom Staat kontrollierten Festpreis für Exportgetreide bis zu einem Drittel übersteigt.

Eine Zunahme des Düngerverbrauchs macht sich in Litauen bemerkbar. Allein an Superphosphat sind für die Sommer- und Wintersaat in diesem Jahre 76 500 to gegenüber 32 000 to verbraucht worden. Die Vorräte der Memeler Superphosphatfabrik genügten bei weitem nicht zur Deckung des Bedarfs und es mußte ein Teil aus dem Auslande bezogen werden. Ebenso hat der Verbrauch von Kalidünger zugenommen. In Anbetracht der Preissteigerung für landwirtschaftliche Produkte ist auch im kommenden Jahre mit einem größeren Düngerverbrauch in Litauen zu rechnen.

Geschäftstätigkeit der Zuckerfabriken. Die Zuckerindustrie-gesellschaft „Lietuvos Cukrus“ A.G., die die beiden litauischen Zuckerfabriken besitzt, hat vor kurzem ihren Geschäftsbericht für das Jahr 1935 veröffentlicht, aus dem u. a. zu ersehen ist, daß sie in diesem Jahr einen Reingewinn von 1,77 Mill. Lit erzielen konnte, von dem 0,30 Mill. Lit als 6% ige Dividende an die Aktionäre, 0,75 Mill. Lit an die Reservefonds und 0,41 Mill. Lit an die Steuerkasse abgeführt wurden. In der Zuckersaison 1936 beabsichtigt die Gesellschaft auf ihren Fabriken 160 000 to Zuckerrüben zu verarbeiten und 25 600 to Zucker herzustellen. Die Geschäftsleitung hofft, daß diese Produktion ohne Schwierigkeiten im Lande abgesetzt wird, da die vor kurzem von der litauischen Regierung verfügte Senkung der Preise eine Erweiterung des Zuckerverbrauchs nach sich ziehen dürfte.

Freie Stadt Danzig

Außenhandel. Danzigs seewärtiger Warenverkehr im Monat September bezifferte sich in der Einfuhr auf 56 182 to (September v. J. 75 317 to) und in der Ausfuhr auf 433 390 to (390 096 to). Die Verminderung der Einfuhr hat ihre Ursache im geringen Zugang an Erzen, Kaffee, Salzheringen, tierischen Fetten und Oelen, die auch die vermehrte Einfuhr von Sämereien, Kakao, Wolle, Baumwollgarn, Roheisen, Eisenschrott nicht aufwiegen konnte. Die Zunahme der Ausfuhr erklärt sich vorwiegend aus den umfangreichen Verschiffungen von Getreide und Holz.

In den ersten neun Monaten d. J. bezifferte sich

der seewärtige Warenverkehr in Danzig im Vergleich zur selben Zeit des Vorjahres in der Einfuhr auf 575 177 to gegenüber 522 110 to und in der Ausfuhr auf 3 256 555 to gegenüber 3 178 598 to.

Aufnahme von RM.-Münzen in die 200-Gulden-Freigrenze. Um die Nachfrage nach Reichsmark-Hartgeld mit dem Angebot möglichst in Einklang zu bringen, wird, wie die Bank von Danzig mitteilt, ab 19. 10. der An- und Verkauf von Reichsmark-Hartgeld neu geregelt. Die Danziger Devisenbanken dürfen Registermark gegen Gulden im Rahmen der monatlichen Reisefreigrenze (200 Gulden) wie auch gegen Devisen nur noch abgeben, sofern der Käufer für mindestens die Hälfte des Betrages Reichsmark-Hartgeld entgegennimmt, jedoch braucht der Käufer Hartgeld nur bis zum Gegenwert von 100 Gulden in einem Monat zu erwerben. Die Devisenbanken dürfen Reichsmark-Hartgeld nur zu dem von der Bank von Danzig festgesetzten Kurse (zur Zeit 212 Gulden für 100 RM.) abgeben.

Was den Ankauf von Reichsmark-Hartgeld durch die Devisenbanken betrifft, so erfolgt dieser nur in den Fällen, in denen der Verkäufer durch einen Vermerk im Reisepaß nachweist, daß der Reichsmarkbetrag mit Genehmigung der deutschen Grenzkontrolle aus dem Deutschen Reich ausgeführt ist.

Polen

Außenhandel. Nach den vorläufigen Berechnungen des polnischen Statistischen Hauptamtes bezifferte sich der Außenhandel Polens einschließlich der Freien Stadt Danzig im Monat September in der Einfuhr auf 289 262 to im Werte von 97,03 Mill. Zl. und in der Ausfuhr auf 1 187 431 to im Werte von 89,31 Mill. Zl., so daß sich ein Saldo zuungunsten Polens von 7,71 Mill. Zl. ergibt. Gegenüber dem Vormonat sind die Außenhandelsumsätze um 13 Mill. Zl. gestiegen. In den ersten neun Monaten d. J. waren die Umsätze um 169 Mill. Zl. höher als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Erhöhung der Umsätze, die sich namentlich in der Einfuhr auswirkt, ist auf eine Belebung der Wirtschaft zurückzuführen.

Die Abwicklung von Aufwertungsrechtsverhältnissen. Am 17. d. Mts. haben in Warschau Bevollmächtigte der Deutschen und der Polnischen Regierung eine Uebereinkunft über die Abwicklung von Aufwertungsrechtsverhältnissen unterzeichnet. Die Uebereinkunft ermöglicht die Begleichung von Aufwertungsforderungen im Verrechnungswege. Gleichzeitig sind einige Sondervereinbarungen zwischen deutschen und polnischen öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten zwecks endgültiger Abwicklung der zwischen ihnen bestehenden Rechtsverhältnisse unterzeichnet worden.

Um die Regelung der Preisfrage gegenüber den Abwertungsländern. Der Exportausschuß des Hauptrates der Holzverbände hat sich auf einer Tagung in Warschau mit der Frage der Preisregelung gegenüber den Abwertungsländern Holland, Belgien und Frankreich befaßt und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß die Abwertung, insbesondere des holländischen Gulden als ein Fall „höherer Gewalt“ angesehen werden müsse, der bei Abschluß der Geschäfte nicht berücksichtigt werden konnte. Weiter wurde festgestellt, daß mit der Abwertung auf dem holländischen Markt sofort eine Preissteigerung eingetreten sei. Der Exportausschuß empfiehlt deshalb den polnischen Exporteuren, die vor dem 27. 9.

36 zu holländischen Gulden Lieferungsverträge abgeschlossen haben, mit ihren Abnehmern, gestützt auf diese rechtlichen und wirtschaftlichen Gründe, über eine Abänderung der Lieferungsverträge durch entsprechende Preiserhöhung zu verhandeln. Im Falle, daß keine Einigungen zustandekämen, würde der Exportausschuß entsprechende Mittel anwenden, um die Forderungen der polnischen Exporteure durchzusetzen.

Abänderung der Devisenvorschriften. Die Devisenkommission hat ihre Devisenverordnung Nr. 5 vom 1. Mai d. J. im ersten Absatz dahin geändert, daß die Bank Polski und die Devisenbanken ohne vorhergehende Genehmigung im eigenen Wirkungskreis Ueberweisungen nach dem Auslande zur Bezahlung von Verbindlichkeiten aus der Wareneinfuhr nach Vorlage der entsprechenden Dokumente bis zur Höhe von 3000 Zl. vornehmen können. Zur Deckung der Transport- und Versicherungskosten eingeführter Waren können Beträge bis zu 1000 Zl. überwiesen werden, wenn die Frachtkosten im Auslande gezahlt wurden. Es ist der Nachweis zu führen, daß die Nebenkosten im Rechnungsbetrag für die eingeführte Ware nicht enthalten sind. Die Ueberweisungen in den vorgenannten Fällen können von den Banken ohne besondere Genehmigung doch nur dann vorgenommen werden, wenn der Gesamtrechnungsbetrag 3000 Zl. und der Nebenkostenbetrag 1000 Zl. nicht überschreiten.

Die jährliche Holzproduktion Polens umfaßt etwa 17 Mill. cbm. Die staatlichen Forsten produzieren davon etwa 9 Mill. cbm, was 53% der Gesamtproduktion entspricht. Der Wert der jährlichen Holzausfuhr beziffert sich auf 177 Mill. Zl. = 18,8% der polnischen Gesamtausfuhr.

Senkung bestimmter Umladegebühren im Gdingener Hafen. Im Gdingener Hafen sind die Tarife für Verladungen „vom Schiff zum Kahn“ um 15% gesenkt worden. Bisher waren diese Sätze gleich mit den Sätzen für Verladung „vom Schiff zum Waggon“, obwohl hier durch die notwendige Kranbenutzung der Umschlag tatsächlich teurer war.

Weiter wird zugestanden, daß größere Transporte auch unter den tariflich festgesetzten Speditionssätzen ausgeführt werden können, wenn ein entsprechender Vertrag mit dem Kunden von dem Spediteurverband genehmigt worden ist.

Die Umrechnungskurse der Staatsbahnen. Mit Wirkung vom 4. 10. 36 gelten auf den polnischen Staatsbahnen folgende Umrechnungskurse: 1 Golddollar — 8,92 Zl.; 1 Dollar — 5,35; 100 frz. Franken — 25,00; belg. Franken — 18,15; 100 Schw. Franken — 123,50; 100 Goldfranken — 172,00; 100 Danziger Gulden — 100,00; 100 tschech. Kronen — 22,05; 100 dän. Kronen — 118,00; 100 norw. Kronen — 132,00; 100 schwed. Kronen — 136,00; 100 rum. Lei — 4,25; 100 ital. Lire — 42,75; 100 Reichsmark — 214,00; 100 österr. Schilling — 100,00; 100 jugosl. Dinar — 12,40; 100 Gold-Pengö — 157,00; 100 holl. Gulden — 361,50.

Finland

Außenhandel. Nach den Angaben der Außenhandelsstatistik sind im September d. J. ausländische Erzeugnisse im Werte von 601,0 Mill. Fmk. nach Finland eingeführt worden, während die Ausfuhr nach dem Auslande 712,4 Mill. mk. erreichte, so daß die Außenhandelsbilanz mit einem für Finland aktiven Saldo von 111,4 Mill. Fmk. abgeschlossen werden konnte.

In den ersten neun Monaten d. J. stellte sich die Einfuhr auf insgesamt 4515,4 Mill. Fmk. gegenüber 3815,3 Mill. Fmk. in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres, während die Ausfuhr 5167,7 Mill. Fmk. (im Januar/September 1935 4411,7 Mill. Fmk.) betrug. Im laufenden Jahr ist demnach der Außenhandel mit 652,3 Mill. Fmk. aktiv, während im Vorjahre der Aktivsaldo der Außenhandelsbilanz 596,4 Mill. Fmk. betrug.

Zu bemerken ist, daß in den ersten 9 Monaten d. J. Gold für 150 Mill. Fmk. eingeführt wurde, um welchen Betrag der Einfuhrwert zu kürzen ist, wenn man den Wert der Wareneinfuhr feststellen will.

Die Einfuhr von Rohwaren und Halbfabrikaten ist im Vergleich zum Vorjahre um 415 Mill. Fmk. auf 2051 Mill. gestiegen, die Einfuhr von Maschinen stieg um 102 Mill. auf 835 Mill., die Einfuhr von Fertigwaren um 58 Mill. auf 876 Mill. Fmk. Sonst stieg der Einfuhrwert besonders bei Roggen, Weizen, Kleie, Oelkuchen, Zucker, Automobilen, Steinkohle, Koks. Die Steigerung des Einfuhrwertes ist nur zum Teil (etwa 6%) auf höhere Preise zurückzuführen, die mengenmäßige Steigerung 1936 wird im Vergleich zum Vorjahre durch die Zahlen 186 und 168% der Einfuhrmenge des Jahres 1913 gekennzeichnet.

In der Ausfuhr sind folgende Steigerungen zu vermerken: Erzeugnisse der Papierindustrie stiegen um 320 Mill. auf 2085 Mill. Fmk., Holzwaren um 240 Mill. auf 2206 Mill. Fmk., animalische Lebensmittel um 82 Mill. auf 392 Mill. Fmk., „übrige Waren“ stiegen um 115 Mill. auf 450 Mill. Finnmark.

Bis Ende September d. J. wurden 803 000 Stds. Holzwaren verschifft, es dürfen, nach der Finland zugeteilten Menge bis zum Ende des Jahres noch 200 000 Stds. verschifft werden; in den drei letzten Monaten 1935 kamen 321 000 Stds. zur Verschiffung. Die Ausfuhr von ungesägter Holzware, insbesondere Papierholz, ist etwas zurückgegangen, dagegen nahm die Ausfuhr von Fournier ständig zu. Die Menge der ausgeführten Sulfitmasse stieg, im Vergleich zum Vorjahre, um 15%, die des Zeitungspapiers um 25%, aber Sulfatmasse sogar um 40%. Der Wert des ausgeführten Kupfererzes fiel von 24 Mill. auf 14 Mill. Fmk., aber nach Eröffnung der neuen Raffinerie in Outokumpu stieg die Ausfuhr von gereinigtem Kupfer von 1 Mill. auf 31 Mill. Fmk.

Portoerhöhung für Auslandspostsendungen. Nachdem der Landflugplatz in Abo fertiggestellt worden ist und auch der Landflugplatz in Helsingfors noch im Laufe dieses Jahres in Betrieb genommen werden kann, wird in Zukunft der Auslandflugverkehr von Finland während des ganzen Jahres aufrechterhalten bleiben. Es besteht die Absicht, die Post, soweit es sich um Briefe, Postkarten und Geschäftspapiere handelt, nunmehr ohne Unterbrechung ohne Sonderaufschläge auf dem Luftwege zu befördern. Durch die hierdurch erwachsenden Mehrausgaben hat sich die Postverwaltung entschlossen, vom 1. 11. 36 an die Portokosten wie folgt zu erhöhen:

	Fmk.
Briefe, erste Gewichtsklasse bis 20 g	3,50
Briefe für jede weiteren 20 g	2,—
Postkarten, einfach	2,—
Postkarten mit bezahlter Antwort	4,—
Geschäftspapiere, für je 50 g Gewicht 0,50 Fmk., mindestens jedoch	3,50
Eilgebühr	7,—

Der Inlandpostverkehr wird von den Portoerhöhungen nicht betroffen. Nach Schweden, Norwegen, Dänemark und Estland gelten nach wie vor die Inlandpostgebühren.

Luftverbindung Helsingfors—Warschau. Von den hiesigen maßgebenden Stellen werden die vor kurzem verbreiteten Nachrichten bestätigt, denen zufolge die finnische Luftverkehrsgesellschaft Aero A.G. gemeinsam mit der polnischen Luftverkehrsgesellschaft „Lot“ die Einrichtung einer ständigen Luftverkehrsverbindung zwischen Warschau und Helsingfors in die Wege geleitet hat. Diese Verbindung soll durch die Erweiterung des bereits bestehenden Flugdienstes Warschau—Reval bis nach Helsingfors hergestellt werden.

Erweiterung des Kohlenhafens von Helsingfors. Im Zusam-

menhang mit der starken Zunahme der Kohleneinfuhr über den Hafen von Helsingfors, der bereits 35% der gesamten Kohleneinfuhr Finnlands an sich zu ziehen vermochte, wird jetzt der Kohlenhafen von Helsingfors bedeutend erweitert. Die Hafenerweiterung von Helsingfors hofft, nach dem Abschluß der Erweiterungsarbeiten auch die Transiteinfuhr von Koks und Kohle nach den im Innern Finnlands gelegenen Verbrauchsmittelpunkten über Helsingfors leiten zu können.

Erweiterungsbauten der Chrichton-Vulcan-Werft. Die Werft Chrichton-Vulcan in Abo hat den Beschluß gefaßt, eine neue große Gießerei einzurichten. Wie verlautet, hat die Werft weiterhin die Absicht, die Herstellung von Dieselmotoren für Fahrzeuge aller Art aufzunehmen.

Steuertermin- u. Wirtschaftskalender für den Monat November 1936.

5. November

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der im Monat Oktober 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. November:

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

10. November:

1. Umsatzsteuervorauszahlung u. Abgabe der Voranmeldung für den Monat Oktober 1936.
2. Vermögensteuer. Entrichtung der 3. Vierteljahresrate (Landwirte haben zwei Vierteljahresraten zu zahlen.).
3. Bürgersteuer für Veranlagte. Entrichtung einer Vierteljahresrate laut Bürgersteuerbescheid 1936.
4. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).
5. Entrichtung der Getränkesteuer für Oktober 1936.
6. Entrichtung der Hundesteuer für November 1936 (Stettin).

16. November:

1. Grundvermögensteuer.
2. Hauszinssteuer. Entrichtung beider Steuern für den Monat November 1936.
3. Gewerbebeitragsteuer. Entrichtung einer Vierteljahresrate (in Stettin am 20. 11. 1936 fällig).
4. Gewerkekapitalsteuer. Entrichtung einer Vierteljahresrate (für Gemeinden, die keine Lohnsummensteuer erheben).
5. Lohnsummensteuer für den Monat Oktober 1936 (in Stettin am 20. 11. 1936 fällig).

20. November:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Die in der Zeit vom 1. bis 15. 11. 1936 einbehaltenen Beträge sind, falls sie mehr als 200,— RM. betragen, an das zuständige Finanzamt abzuführen, sonst erst am 5. 12. 1936.
2. Bürgersteuer. Desgl. wie vor an die zuständige Gemeinde abzuführen.
3. Gewerbebeitragsteuer für Oktober/Dezember 1936 für Stettin.
4. Lohnsummensteuer für den Monat Oktober 1936 für Stettin.
5. Beförderungssteuer. Entrichtung der Beförderungssteuer für den Monat Oktober 1936 nebst Einreichung der Abrechnungsnachweisung.
6. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

30. November:

Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

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

- am 5. 11. Anmeldung der steuerpflichtigen Salzmengen Oktober 1936,
- am 10. 11. Anmeldung der steuerpflichtigen Fettmengen Oktober 1936,
- am 14. 11. Entrichtung der Werbeabgabe für Werbeeinnahmen Oktober 1936,
- am 16. 11. Entrichtung der Börsenumsatzsteuer Oktober 1936,
- am 23. 11. Entrichtung der Fettsteuer (außer Margarine) für September 1936,
- am 25. 11. Entrichtung der Fettsteuer (für Margarine) für Oktober 1936,
- am 25. 11. Entrichtung der Biersteuer für September 1936,
- am 27. 11. Entrichtung der Salzsteuer für Oktober 1936,
- am 30. 11. Entrichtung der Zuckersteuer für Oktober 1936.

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. Novbr. 1936
Nr. 11

Als Manuskript gedruckt. Kostenloser Abdruck mit Quellenangabe gestattet.

9. Jahrgang

Enthüllung eines Denkmals bei Narva.

(DSN.) Am 18. Oktober wurde bei Narva in Estland ein Denkmal zur Erinnerung an den Sieg Karls XII. im Jahre 1700 über ein an Zahl weit überlegenes russisches Heer enthüllt. Durch diesen Sieg war es noch einmal gelungen, die schwedische Vormachtstellung im Norden Europas zu behaupten. Zu der Feier waren aus Schweden etwa 400 Teilnehmer eingetroffen. Neben einer schwedischen Militärabordnung unter Generalmajor Gyllenstierna nahm auch eine finnische Abteilung teil, da auch Finnen in der Schlacht mitgekämpft haben. Als Führer der schwedischen Abordnung und Vertreter der schwedischen Regierung war Prinz Gustaf Adolf auf einem Kriegsschiff nach Estland gekommen, außerdem als Leiter des schwedischen Narva-Komitees Graf Folke Bernadotte. Die Feier wurde mit einem Gottesdienst durch den schwedischen Propst in Reval, Nilsson, eingeleitet, worauf Graf Bernadotte die Rede hielt und Prinz Gustaf Adolf die Denkmalsenthüllung vornahm. Mit schwedischen Reitersignalen aus dem Dreißigjährigen Kriege, ausgeführt von der Kapelle der Königl. Leibgarde zu Pferde, und einer Besichtigung des Schlachtfeldes wurde die Feier beschlossen. Diese von estnischer und schwedischer Seite gemeinsam durchgeführte Veranstaltung ist ein weiterer Versuch, die kulturellen Beziehungen zwischen dem Baltikum und Skandinavien, vor allem Schweden, enger zu gestalten.

Die Drucklegung der Werke Sven Hedins und seiner Mitarbeiter.

(DSN.) Um der Welt die Resultate von den Forschungsreisen Sven Hedins bekanntzumachen, sind umfassende Pläne für die Veröffentlichung der wissenschaftlichen Arbeiten aufgestellt worden. Ueber ein Dutzend Bücher werden bereits in nächster Zeit erscheinen und weitere werden folgen. Zu den Verfassern gehören, außer Sven Hedin selbst, Dr. Norin, Dr. Bohlin, Dr. Ambolt, Dr. Hörner, Dr. F. Bergmann und G. Bexell. Außerdem wird der Chinese Gøded Chen mitarbeiten. Die Kartensammlung von Asien, insbesondere von China, die teils in Deutschland und teils in Schweden veröffentlicht werden soll, wird die umfassendste sein, die jemals von einer wissenschaftlichen Expedition ausgeführt wurde. Für die Druckausgaben dieser Werke hat der schwedische Staat seine Garantie gegeben und weitere Garantien werden noch erwogen.

Gründung und Entwicklung der schwedischen Reichsbank.

(DSN.) Die schwedische Riksbank oder Statsbank kann sich rühmen, die älteste noch arbeitende Zentralbank der Welt zu sein. Sie wurde im Jahre 1656 von dem aus Holland nach Schweden eingewanderten Palmstruch (ursprüngl. Wittmacher) gegründet. Da dieser mehr Banknoten herausgab, als er Deckung besaß, geriet er bald in Zahlungsunfähigkeit. Die Bank kam dann unter die Kontrolle der Reichsstände, trieb zunächst nur gewöhnliche Bankgeschäfte und erhielt später

das Recht, Banknoten herauszugeben, das jedoch auch andere Banken besaßen. Das Alleinrecht hierfür erhielt die schwedische Reichsbank erst im Jahre 1903.

Neues Forschungsinstitut an der Stockholmer Universität.

(DSN.) Eine Stiftung von 434 300 Kronen aus der Wallenberg-Stiftung, zu der noch 50 000 Kr. vom Rockefeller-Institut kommen, wird die Errichtung eines Forschungsinstitutes für organische Chemie an der Stockholmer Hochschule ermöglichen. Eine besondere nationale Bedeutung für Schweden wird diesem neuen Institut deshalb zukommen, weil es, wie dies in anderen Ländern, wie z. B. in Deutschland, England und der Schweiz schon der Fall ist, die sehr erwünschte Zusammenarbeit von chemischer Forschung und Industrie möglich machen soll. Deshalb wird besondere Sorgfalt an die Ausrüstung einer besonderen Abteilung gewandt werden, die sich einzig mit der Untersuchung der technisch-chemischen Probleme beschäftigt, die für die Industrie von Bedeutung sind.

Das Rokoko-Theater zu Drottningholm bei Stockholm.

(DSN.) In dem alten Theater im Sommerpalast zu Drottningholm, in der Nähe von Stockholm, fand kürzlich die Aufführung von drei Singspielen aus der Zeit Gustafs III. statt. Zwei der Spiele stammten von dem großen Nationaldichter und Sänger Schwedens, Carl Michael Bellmann, das dritte von Arvid Niklas von Höpken. Die von den Künstlern der Königl. Oper dargebotenen Aufführungen in den alten Kostümen und mit der alten Bühnenmaschinerie waren überraschend wohlklingend und fesselnd. Das äußerst stimmungsvolle Drottningholmer Theater ist in seiner ursprünglichen Art das einzige in der Welt und deshalb für die Theatergeschichte in den wenigen Jahren seit seiner Wiederentdeckung zu großer Bedeutung gelangt. Mit ihm ist ein Theatermuseum mit unschätzbaren Sammlungen von Entwürfen und Modellen für Bühnenaufmachungen, von Gemälden, Kostümen und Kostümskizzen verbunden. Man hofft, diese reizvollen Vorstellungen alljährlich wiederholen zu können, um insbesondere den Theaterliebhabern auch aus dem Auslande die Möglichkeit zu geben, daß mit seinen alten Einrichtungen noch gut arbeitende Theater in Betrieb zu sehen.

Landstraßenplanung unter Zuhilfenahme der Luftphotographie.

(DSN.) Die Versuche, bei der Planung der Landstraßen durch Schweden die Flugzeugaufnahme zu Hilfe zu nehmen, galten bisher als zu kostspielig, wurden aber durch eine Vereinbarung, diese Arbeiter mit den Uebungen der Militärflieger zu vereinigen, jetzt der Verwirklichung nahegebracht. Bei den ungeheuren, oft dünn besiedelten, wildnisähnlichen Weiten, die das Land heute noch bietet, verspricht man sich von dieser neuen Arbeitsweise, die durch Bodenuntersuchungen spezieller Fachkommissionen ergänzt werden soll, für die Zukunft große Erfolge.

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

Vortrag über Ausfuhrhandel.

Am 14. Oktober sprach Herr Bernhard Kaeber über Ausfuhrhandel. Der Vortragende ging davon aus, daß Deutschland exportieren muß und im nationalen Interesse das Ausfuhrgeschäft immer weiter ausbauen sollte, um Devisen ins Land zu bekommen. Aus diesem Grunde waren die Ausführungen eine Anleitung für einen guten und glücklichen Aufbau des Exportgeschäfts.

Genau wie der Kaufmann, der Fabrikant, im Inlande durch Vertreter an allen Plätzen vertreten ist, um seine Waren empfehlen zu lassen, müßte auch im Auslande die Werbung sein. Es genüge nicht, daß z. B. in Süd-Amerika ein Vertreter sitzt, denn ihm ist es unmöglich, das ganze Land zu bearbeiten. Gerade im Auslande wird es erforderlich sein, durch gut unterrichtete Vertreter die Psyche der Menschen, ihre Eigenarten und Sonderheiten sich mitteilen zu lassen, denn daraus wird manchmal großer geschäftlicher Vorteil ersprießen. An Hand von sehr einleuchtenden Beispielen zeigte Herr Kaeber dann, wie vielfach mehr das Fabrikzeichen als die Ware auf die Auslandskundschaft wirkt und einen Erfolg sichert.

Bei dieser Gelegenheit ging der Vortragende auf die richtige Preisstellung, Katalogisierung und auf die Verpackung bei Exportgeschäften ein, die dazu beitragen sollen, dauernde Kundschaft zu sichern. Bei der Preisstellung stellte er zunächst fest, daß deutsche Waren im Auslande immer noch den Ruf besonderer Güte haben, der tatsächlich auch berechtigt ist, und daß demzufolge unsere Erzeugnisse auch den durch die Valuta bedingten höheren Preis erzielen.

Der Redner hatte zu seinen äußerst interessanten Ausführungen ein bis auf den letzten Platz besetztes Haus, das ihren Beifall spendete. In der üblichen Besprechung wurde noch manche allgemein wertvolle Frage aufgeworfen und beantwortet.

Bericht über Persien.

Wir hatten kürzlich den Besuch des Herrn Probst aus Teheran, der uns nach fünfjähriger Auslandstätigkeit aufsuchte. Aus seiner Tätigkeit gab Herr Probst uns viel Neues zu hören. Gerade Persien, ein Land, das weniger im Vordergrund des Allgemeininteresses steht, wurde uns näher gebracht. Wer wußte denn, daß das Land mit schätzungsweise 18 Millionen Einwohnern, von einem tüchtigen Herrscher regiert, einen Salzsee besitzt, der ungefähr so groß wie Deutschland ist, oder daß man jetzt eine Eisenbahn baut, die ca. 1500 Kilometer lang durch das ganze Land geht. Das Land, das sich übrigens vollkommen gegen den Bolschewismus abriegelt hat, strebt unaufhalt-

sam vorwärts und dürfte viele Möglichkeiten haben, mit Deutschland in Beziehungen zu treten. Eine größere Menge von Bildern gaben das Leben der Einwohner und das Land noch klarer zu erkennen, als es Worte können, und wir sind Herrn Probst, der sich vor seiner Ausreise nach Sumatra bei uns über seine neue Heimat unterrichten wollte, sehr dankbar, daß er in so netter Form zu uns gesprochen hat, so daß der Hörerkreis viel von dem wirtschaftlich aufstrebenden Land erfuhr.

Vortrag über den Panamakanal.

Am 21. Oktober sprach Herr Koplin über die Geschichte des Panama-Kanals. Das erste Projekt der Verbindung des Atlantischen mit dem Stillen Ocean ist schon zu Anfang des 16. Jahrhunderts aufgetaucht. Die Urheber waren die spanischen Regenten zu jener Zeit, als England mit Spanien um die Herrschaft zur See in engere Konkurrenz trat. Das Projekt wurde dann erst 1774 wieder aufgegriffen und der Deutsche Kramer auf eine Forschungsreise nach Mittel-Amerika geschickt. Der erste feste Plan kam dann aber erst im Jahre 1814 heraus, ohne Verwirklichung zu finden. England tat damals desinteressiert, sicherte sich aber im Nicaraguagebiet bereits Land, durch das der Kanal wahrscheinlich geführt werden würde.

Nach der Fertigstellung des Suez-Kanals rückte Frankreich in die Front derer, die befähigt sind, ein solches Projekt zu verwirklichen, und 1879 wurde dann auch der Erbauer des Suez-Kanals, der Franzose Lesseps, mit dem Bau beauftragt. Eine zu diesem Zweck 1881 gegründete Gesellschaft vollzog den ersten Spatenstich zu dem Kanal, wirtschaftete sehr großzügig und ging nach fünfjähriger Tätigkeit in den Konkurs, nachdem alle verfügbaren Mittel aufgebraucht waren und noch nicht ein Sechstel der vorgesehenen Kanalstrecke fertig war. 1889 warf man Lesseps ins Gefängnis. Eine nordamerikanische Gesellschaft wirkte nur von 1890—1893. Da nun zwei begonnene Projekte da waren, war die Entscheidung noch schwieriger und ruhte, bis sich 1902 die Vereinigten Staaten für die Durchführung des Panamakanals einsetzten. Maßgebend war, daß in Nicaragua Erdbeben und tätige Vulkane die Arbeit zerstören würden, was im Panamagebiet nicht anzunehmen war. 1904 hat also USA praktisch die Arbeiten weitergeführt. Der Kanal ist am 15. 8. 1914 eröffnet, doch erst am 20. 6. 1920 wirklich fertig geworden. Das Bauwerk ist 81 km lang, im allgemeinen 91 m breit und 12½ m tief. Die ganze Anlage verschlang über 400 Millionen Dollar an Kosten.

Die Ausführungen waren sehr interessant und mit Geschick vorgetragen.

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

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

Für nicht erbetene Zusendungen übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Gas-Feuerstätten

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

Rationelle Wirtschaft durch Gas!

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

Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

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

NORD-OSTSEE

STETTIN

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



SCHIFFFAHRTS-UND
 TRANSPORT-GES. M.B.H.

Befradtung-Spedition-Klarierung
 Übernahme sämtl. See- u. Binnentransporte

Franz L. Nimtz

STETTIN, Bollwerk 1

Tel.: Sammelnummer 35081

**Bunkerkohlen, Klarierungen
 Reederei**

Stettiner Spediteure

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

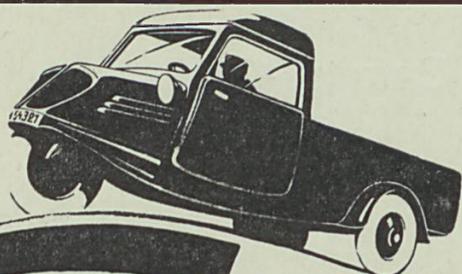
Leopold Ewald, Gr. Lastadie 57, Ruf 30916/17, 31776
 Gegr. 1854
 Spedition und Großlagerei

Hermann Gehrke Nachfolger Wilhelm Jordan
 Kommanditgesellschaft —
 Internationale Transporte - Lagerung - Massengutumschlag
 Gründungsjahr 1906 — Fernruf S. N. 35301 — Drahtanschrift: Hagehrke

Hautz & Schmidt
 Spedition - Lagerung - Versicherung
 STETTIN, Hansahaus HAMBURG 1, Sprinkenhof, P. 2
 Tel.-Adr.: Hautzhus, Fernruf 35011 Tel.-Adr.: Hautzspedition, Fernruf 327258

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

Hugo Witt Nachf., Klosterstr. 4, Tel. 30441/42
 Gegr. 1879 - Tel.-Adr. „Vorwärts“
 Intern. Spedition — Lagerung — Versicherung



Tempo-Wagen
 JETZT MIT
 GANZSTAHL-AUFBAUTEN

Alleinverkauf für Stettin:

Günther Doering

Falkenwalder Str. 211 / Tel. 33607

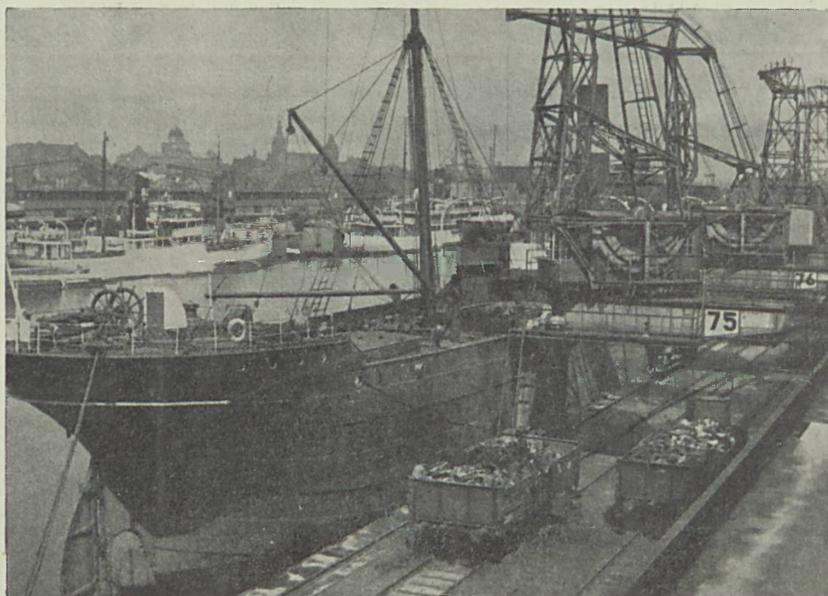
Generalvertretung Pommern/Grenzm.:

Johannes Schröder, Stettin

Falkenwalder Str. 7 / Tel. 37120

DER SEEHAFEN DES OSTRRAUMES

Der neuzeitliche
Seehafen mit alten
Traditionen.



Im Stettiner Hafen
Blick auf den Finnlandkai

STETTIN

Anschlußmöglich-
keit nach allen
Häfen der Welt

140 Hebezeuge von 1-40 t

Kühlanlagen

Getreide-Großanlagen

Eigene Hafenbahn

Hafengesellschaft Stettin-Freihafen