

20.5.37.

OSTSEE HANDEL



reist an die Ostsee

STETTIN
21. MAI 1937



Köslin

ist als Regierungsbezirkshauptstadt und nach seiner Lage der Mittelpunkt Ostpommerns. Kunstwochen, Turniere, Flugtage, Gollenbergfeste finden statt. Reich beschickte Märkte sprechen im Alltagsleben von regem heimischen Handel

zwischen Stadt und Land. Köslins Wirtschaft bringt den weltbekannten „Kösliner Edel-lachs“ (Fa. Waldemann) und hat angegliedert an seine bedeutende Papierfabrik die größte Papiergarnspinnerei der Welt. Bekannt sind weiter die Kösliner Wurst- und Räucherwaren, Fischmarinaden und Käschen. Als Schmuck der Stadt erstrecken sich vom Schloßteich über den Hindenburgplatz herrliche Grünanlagen, die zu den großen, vorbildlichen Kampfstätten reichen, die im August durch das Kreisgruppenfest des Reichsbundes für Leibesübungen in Betrieb genommen werden. Oestlich der Stadt ziehen sich bis an den Gollenwald freundliche Villenviertel hin. Sehenswert ist die gotische Marienkirche, ferner das reich ausgestattete Heimatmuseum, die großen Gebäude der Nationalpolitischen Erziehungsanstalt, das neue Land- und Amtsgericht, die Reichspostdirektion und weitere öffentliche Bauten. Das neue

Regierungsgebäude ist im Bau und wird, zusammen mit der neuerstehenden großen Hitlerjugendherberge in der Nähe des Gabelpunktes der Rogzower Allee und Danziger Straße auf dem Schwarzen Berg dem Stadtbild eine weitere Verschönerung geben.

Wald und Seen bilden Köslins schöne Umgebung, die zu den mannigfaltigsten Wandermöglichkeiten einlädt. Unmittelbar vor den Toren der Stadt erhebt sich der Gollenwald (Laub- und Nadelwald) mit den kilometerlangen Wanderwegen, den Wintersportplätzen und dem bekannten, weithin sichtbaren Gollenkreuz, das Provinzialdenkmal für die in den Freiheitskriegen gefallenen Pommern. An den Gollen schließt sich südlich der Hammerwald an mit seinem versteckten Tessinsee, dem Vogel- und Naturschutzgebiet des Lüptower Sees, und weiter anschließend kleinere Waldseen. Im Buchwald besitzt Köslin einen sehr beachteten und gern begangenen Naturpfad. Und im Norden liegen der Küste vorgelagert und nur durch eine schmale Nehrung getrennt, zwei große Strandseen, der Jamunder und Buckower See, ein begehrtes Ziel für Ruder- und Segelsport, und seine acht Ostseebäder Funkenhagen, Sorenbohm, Bauerhufen, Kleinmöllen, Großmöllen, Nest, Deep, Laase. Als Fischer- und Badeorte sind sie weit über die Grenzen der Heimat bekannt. Hart am Meere gelegen, vom Leuchtfeuer überstrahlt, verträumt in den Dünen und einige wiederum mit ansprechendem „Badebetrieb“; so haben sie alle ihre Eigenart als schöne Badeorte der Kösliner Bucht. Ueberall ist steinfreier Badestrand, sind schöne Waldpromenaden hinter den geschützten Dünen vorhanden. Großmöllen und Nest sind mit Köslin, nur 10 Kilometer entfernt, durch elektrische Strandbahn verbunden. Wald, Strand und Seen werben für Köslin.

Kösliner Verkehrsverein e. V., Markt 1, Fernruf 2517.



Rundreisen zur See

von Stettin nach

Finnland, Estland, Lettland Schweden und Norwegen

7 tägige Rundreisen

- D. „Regina“
Stettin—Riga—Stettin RM 81,—
- D. „Rügen“
Stettin—Tallinn—Helsingfors—Tallin—
Stettin ab RM 105,—

10 tägige Rundreisen

- D. „Brandenburg“ und D. „Nürnberg“
Stettin—Wisby (Norrköping - Mälar-
see)—Stockholm—Abo—Stettin ab RM 125,—
- D. „Wartburg“ und D. „Straßburg“
Stettin—Tallinn—Wiborg—Kotka—
Tallinn—Stettin ab RM 125,—

19 tägige Rundreisen

- D. „Ostpreußen“
Stettin—Westschweden—Norwegen ab RM 220,—

In Verbindung mit den regelmäßigen Passagierdampferlinien zwischen diesen Häfen.

Die Preise schließen Dampferfahrt, Verpflegung und Kabinenplatz ein.

Auskunft und Fahrpläne durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel / Stettin

Gr. Lastadie 56, II Passage-Abteilung Telefon Nr. 35531



An die Ostsee

Von Stettin

nach

Misdroy, Dievenow, Heidebrink

mit unseren Dampfern:

„Wollin“ — „Dir. Knauff“ — „Misdroy“

Wochenend- und Sonntagsrückfahrkarten (einfacher Fahrpreis) sowie verbilligte Urlaubskarten mit 6 wöchentl. Gültigkeit.

Stettin-Wollin-Cammin-Dievenow

Dampfschiffahrtsgesellschaft Cammin i./P.

Telephon 269

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.

Nr. 10

Stettin, 15. Mai 1937

17. Jahrg.

Pommerns Bäder.

Von Martin Reepel.

I.

Von den 105 Bädern und Badeplätzen der deutschen Ostsee fallen allein 65 auf den pommerschen Strand. Das erklärt sich nicht bloß aus der Ausgedehntheit der pommerschen Küste, sondern auch aus der Eignung des pommerschen Strandes Bad und Bäderfreuden betreffend, aus der besonderen Gunst des meist durch weite Waldungen beeinflussten Klimas und nicht zuletzt aus den landschaftlichen Reizen, die die Natur dem südbaltischen Strande in reichem Maße gab. Mit wenigen Ausnahmen lockt überall ein breiter Saum feinsandigen Strandes, auf den die See mächtig ihre Wogen rollt; denn selbstverständlich wirkt sich in der Beziehung der Umstand aus, daß der pommerschen Küste eine ausgedehntere Wasserfläche vorgelagert ist, als den weiter westlich gelegenen deutschen Küstenabschnitten. Ja, je weiter nach Osten, um so lebhafter ist der Wellenschlag und um so kräftiger die als Heilfaktor nicht weniger wichtige Windwirkung. Wald wird fast überall zum klimatischen Faktor, wirkt reizmildernd, und Wald, als Hochwald, hier über weißen Kreideküsten, dort auf küstennahen Hügeln, auf steilen zerrissenen Mergelkliffs oder sanft gerundeten Dünen, hilft im Zusammenhang mit dem Meere Bilder zaubern von reichster Mannigfaltigkeit und heiterer Schönheit.

Ein Blick auf die Karte Pommerns läßt ohne weiteres drei Küstenabschnitte hervortreten, das vielgliederte Westpommern mit der Doppelhalbinsel Darß-Zingst und den Inseln Rügen und Hiddensee, das Odermündungsgebiet mit den Bäderinseln Usedom und Wollin und den weitgedehnten Strand Ostpommerns.

II.

Wie Westpommern aufgelöst erscheint in Inseln und Halbinsel, Meeresstraßen und Buchten, so wechseln hier Küstenstrecken (Außenstrand), an die die See ungehindert brandet, mit stilleren Binnenwassern. Entsprechend mag man

wählen zwischen stärkeren und mildernden Reizwirkungen auf den erholungsbedürftigen Organismus, wie zwischen dem Heroischen und dem Idyllischen im Bilde der Landschaft.

Auf dem Wege nach Darß-Zingst wie nach Rügen und Hiddensee liegt die rings von Wasser umgürtete Stadt Stralsund, im Mittelalter eine der Führerinnen der Hansa, mit gewaltigen Schöpfungen der Backsteingotik, wie überhaupt reich an Sehenswertem und geschichtsberühmt (Wallenstein, Schill) auch aus jüngeren Tagen. Nach Darß-Zingst führt die Bahn über Barth, als „Malerwinkel“ berühmt geworden; nach Hiddensee ist Verbindung mit Dampfer und Flugzeug und nach Rügen.

Prachtvoller urwüchsiger Wald, eine an den germanischen Wald erinnernde Artengemeinschaft, gibt Darß-Zingst die besondere Note, auf dem Darß der einsame umfangreiche Darßwald, kleinere Forstgebiete auf Zingst. Am Dünenstrand der Nordküste liegen die Bäder Zingst und Prerow, in Gärten, Hecken und Baumgrün gebettet; auf der Steilküste des umbrandeten Westrandes, grüßt das als Künstlerkolonie baulich eigenartige Ahrenshoop, dicht an der Grenze Mecklenburgs.

Die Insel Hiddensee zerfällt in das aussichtsreiche, wild zerklüftete Oberland mit Leuchtturm und das scheibenartig flach auf dem Meere schwimmende Unterland mit Wiesen- und Dünenheiden und der ungehinderten Flut des Lichtes darüber. An den Hang des Oberlandes lehnt sich das Bad Kloster-Grieben mit feinem Sandstrand im Angesicht malerischer Steilhänge. Niedriges Land, endloser Strand und Meeresweite umgeben das nahe Bad Vitte mit seinen Landhäusern und das mehr ländliche Bad Neuendorf auf dem Südende der Insel, eigenartig im Schmucke seiner übergroßen Straßen. Das Autofahren ist auf Hiddensee nur dem ortsansässigen Arzt gestattet.

Rügen mit seinen schimmernden Kreideufeln (Arkona, Stubbenkammer), seinen Hünengräbern, seinem alten Volks-

tum (Mönchgut), seinen stolzen Herrnsitzen und weiten Fernsichten ist Deutschlands schönste und interessanteste Insel. Man mag es von Stralsund oder mit dem Dampfer auf prächtiger Fahrt auch über Greifswald und Stettin aus erreichen. Dazu verkehren Küstendampfer von Bad zu Bad und bestehen auf der Insel neben den Bahnen mehrere wichtige Postautostrecken. — Von Stralsund über Bergen mit dem ausichtsreichen Rugard folgen wir der Hauptstrecke, Richtung Saßnitz. Unterwegs grüßt uns der inmitten der Insel am Jasmunder Bodden und nachbarlich von Hügeln und Wald gelegene kleine Badeplatz Lietzow. Dann ist Saßnitz erreicht, wundervoll gelegen am Steilhang über Meer und Hafen, emporstrebend und vom Walde gerahmt, mit internationalem Verkehr (Schwedenfähre). Saßnitz ist Bad und Luftkurort und verabfolgt neuerdings Kreidebäder. Nordwärts dehnt sich die Kreideküste von Jasmund und wo sie ausklingt, noch hoch überm Meer und dem steinigem Ufer mit dem kleinen Fischerhafen lockt Bad Lohme. Und abermals nördlich schwingt die bewaldete Dünennüchrung der Schaabe hinüber zur Halbinsel Wittow. An ihrem Anfang, nahe Schloß Spyker, ist der kleine Badeplatz Glowe, still und ländlich gelegen, an ihrem Ende, mit dem Anschluß an die Schönheiten von Wittow (Vorgebirge, Arkona, Leuchtturm, Jaromarsburg), das Seebad Breege-Juliusruh, teils Dorf am nahen Bodden, teils Landhauskolonie am feinsandigen Strande. — Gegen Südwesten reckt sich die vielzerteilte Halbinsel Mönchgut mit dem ihr vorgelagerten hohen und schönen bewaldeten Landkern der Granitz. Es ist das Wanderziel der Gäste zweier Bäder, des eleganten Binz, noch im Bereich von Dünen und breitstem Sandstrand, und des vielbesuchten Sellin, über dessen feinsandigen Strand steil auf der Wald rauscht. Sellin hat einen Flughafen der Bäderlinie Berlin—Stettin—Swinemünde—Binz—Stralsund—Hiddensee. Binz wird zeitweise vom Seedienst Ostpreußen angelaufen. Schon zu Mönchgut rechnet das kleinere Bad Baabe im Bereiche von Dünen und Nadelforst, während das lebhaft Göhren und das als Lotsenstation wichtige Thießow an der eigenartigen Aufteilung der Halbinsel in schmale hohe Landvorsprünge der Lage nach teilhaben. Beide empfehlen sich durch ihre insulare Lage. — Landschaftsidylle sind am Westrande Rügens, am Ufer des Greifswalder Boddens zu Hause. Ihr Mittelpunkt ist der kleine Badeplatz Putbus mit den Strandorten Lauterbach und Neuendorf. Schloß und Park Putbus, die Umgebung mit der Urwald-Insel Vilm, Hünengräber, Buchenwald, das alles eint sich zu reizvollen Bildern um die stillen Wasser der Bucht von Lauterbach.

Einziges Bad des westpommerschen Festlandes ist Lubmin, östlich von Greifswald und von dort mit der Bahn, Autobus und Schiff zu erreichen, der Landhausteil des Bades birgt sich im Nadelwald. Von der hohen Dünenwaldpromenade weite Blicke! Das nahe Greifswald mit Universität und reichen Sammlungen birgt stattliche Gotteshäuser (der „lange Nicolaus“, die „dicke Marie“ und der „kleine Jakob“) und bemerkungswerte Bürgerbauten, auch aus gotischer Zeit. Nahebei die Klosterruine Eldena.

III.

Am Inselstrand von Usedom-Wollin häufen sich die Bäder wie nirgend sonst in Pommern. Kein Wunder, denn glänzendste Verkehrsbedingungen rücken den Silberstrand der Pommerschen Bucht auf 2½ Stunden Bahnfahrt und zu Sonntagskartenpreisen an die Reichshauptstadt heran. Dazu

die Möglichkeit, Bahnfahrt und Schiffsreise ab Stettin miteinander zu verbinden. Dem hindernisfreien Autobusverkehr dienen die Inselbrücken von Wolgast und Zecherin (nach Usedom) und Wollin (zur Insel Wollin). Vom Bäderflugverkehr war schon die Rede.

Von Stettin, dem Tor der Ostsee, mit modernsten Hafenanlagen, der „grünen Stadt“, so genannt um ihrer prächtigen Grünanlagen willen, trägt uns der Dampfer zum besuchtesten Bad der deutschen Ostsee, nach Swinemünde, dem See- und Solbad. Lebhafter Hafenverkehr und ein großstädtisches Vergnügungsleben verbinden sich mit Ausflugsmöglichkeiten im Bereiche des Inselstrandes, nach Rügen, Bornholm, Kopenhagen usw. Und nun nach Westen zu, in Sichtweite, durch Bahn, Autobus und Schiff verbunden, Bad bei Bad: das stark besuchte See- und Moorbad Ahlbeck, am Fuße des Zierowberges, das See- und Solbad Heringsdorf, ganz im Bergwald des Präsidentenberges, das kleine und ganz nahe Neuhof, das strandnahe und lebhaft Bainsin mit dem langen Berg, das bescheidenere Ueckeritz mit Dünen und Dünenwald, die neuzeitliche Landhauskolonie Kölpinsee am Ostabhang des sagenumwobenen (Vineta), buchenbewachsenen Streckelberges, das viel besuchte Koserow an seinem Westflügel; wiederum im Bereiche von Dünenforst das durch Fischräuchereien bekannte Zempin, das Großbad Zinnowitz am Abhang des Glienberges und gegenüber der Greifswalder Oie und einsamer und stiller inmitten von Dünenwäldungen die Bäder Carlshagen und Trassenheide.

Die Insel Wollin besteht aus einem zum Meere ansteigenden Inselkern mit bis zu 90 m hohem, steil zur See abbrechenden Kliff und prachtvollen Buchenwäldungen. Nach Osten und Westen dehnt sich Dünengebiet daran und streckt sich bis zur Swine und Dievenow vor. Hier an der Swine liegt, dem Weltbade benachbart, Teilhaber an manchem seiner Vorzüge, der Badeplatz Ostswine-Osternothafen, im Osten den Dievenow-Bädern nahe, das Bad Heidebrink, über Cammin zu Schiff zu erreichen. Einziges Großbad der Insel ist Misdroy (Bahn oder Schiff über Stettin), im Schutze hoher Waldberge und daher auch Winterkurort. Doch haben an den großen Schönheiten der Insel auch die kleinen Badeplätze Neuendorf, in lieblicher Seenlandschaft, und das ganz kleine Swantuß Anteil.

IV.

Von der Dievenow bis zur polnischen Grenze dehnt sich völlig ungegliedert der Strand Ostpommerns. Dünengebiete und Steilküsten wechseln miteinander ab. Strandseen bereichern das Landschaftsbild. Hier tritt der Wald an die See, dort die fruchtbare Küstenebene. Dörfer und Höfe sind oft volkstümlich interessant (Niedersachsenhäuser, Vierkanthöfe). Ganz im Osten erscheinen Strandseen, Moore und Wanderdünen zu eindrucksvoller Größe gesteigert.

Ueber das Sol-, Moor- und Jodbad Cammin erreichen die Gäste der Dievenow-Bäder mit Bahn und Schiff ihr Ziel. Es sind die Bäder West-Dievenow (kleiner Badeplatz), das See- und Solbad Ost-Dievenow, das See- und Solbad Berg-Dievenow und das Seebad Wald-Dievenow. Sie alle haben ihrer Lage zwischen Meer und Binnenwasser wegen ein stark ausgeglichenes Klima.

Und dann hebt wieder eine Reihe von Bädern an, unter denen Kolberg einziges Großbad ist, während die andern alle Formen aufweisen von stillen Stranddörfern bis zum betrieb-samen Mittelbade. Ueber die alte Bischofsstadt Cammin oder

die alten interessanten Städte Greifenberg und Treptow werden erreicht: das Walddörfchen Pustchow, das völlig stille Stranddorf Hoff mit seiner berühmten Kirchenruine, beides kleine Badeplätze, das belebtere kleine Bad Rewahl mit Steilküste und nahem Kiefernwald, die auf hohem Ufer inmitten von Kiefern und Birken gelegene Landhauskolonie Neu-Schleffin (kleiner Badeplatz), das Seebad Horst mit Leuchtturm, zwischen Meer und Strandsee, das wachsende Fischerkathen (kleiner Badeplatz), teils altes Dorf, teils Landhauskolonie, mit nahen hohen Dünen und das an der waldgekränzten Regamündung gelegene Trep-tower Deep.

Die Bahn nach Kolberg leitet vorüber an den kleinen Badeplätzen Kolberger Deep und Gribow, Bauern- und Fischerdörfern, und erreicht das See-, Sol- und Moorbad Kolberg, geschichtsberühmt und als alte Stadt schenswert mit seinem fünfschiffigen Dom. Kolberg ist Großbad und reich an künstlerischen und sportlichen Veranstaltungen. Und abermals nach Osten zu, von der Strecke Kolberg—Köslin zu erreichen: Badeplätze, kleinere Bäder, meist stattliche Bauerndörfer im fruchtbaren Küstenland: Bodenhagen, Henkenhagen, Funkenhagen, Sorenbohm, Bauernhufen und Klein-Möllen. Verkehrsmittelpunkt des nächsten Küstenabschnittes, die am Abhang des aussichtsreichen Gollen gelegene Stadt Köslin. Eine 15 km lange elektrische Bahn verbindet sie mit den auf der Nehrung des Jamunder Sees gereihten Badeorten Groß-Möllen und Nest. An sie schließen sich, schwerer er-

reichbar, in Dünen und Einsamkeit, die Fischerdörfer und Badeplätze Deep bei Köslin und Laase an und auf der Nehrung des Buckower Sees das ähnlich geartete Neuwasser. Die alte sehenswerte Herzogsstadt Rügenwalde schickt ihre Besucher in den nahen kleinen Hafen Rügenwaldermünde, das älteste Seebad Preußens, und in das auf hoher Steilküste mit Leuchtturm und Funktürmen den Platz teilende Jershöft, einem kleinen Badeplatz in völliger Einsamkeit. Lebhafter, weil mit der größten Stadt Ostpommerns und seinem wirtschaftlichen Mittelpunkt in Verbindung, mit Stolp i. Pom., gibt sich das Mittelbad Stolpmünde, zugleich ein wichtiger Hafen. Aber die Reihe der Bäder scheint hier im Osten gelockert — riesige Strandseen, weite Moore, Dünengebiete sorgen dafür —, und den Abschluß gibt, prachtvollen Dünenlandschaften benachbart, am denkbar breitesten Strande, das Seebad Leba mit seinem Fischerhafen. Es ist über die alte Ordensstadt Lauenburg i. Pom. zu erreichen, in deren Nachbarschaft die polnische Grenze durch reizvolle Bergwald-Landschaften schneidet.

Und damit sind wir am Ende. Groß war die Zahl der Bäder, die wir aufzählten. Aber keines bedeutet nach seinem Charakter eine Wiederholung eines andern. Und das ist wichtig! Denn es entspricht wirklich den Tatsachen, wenn wir behaupten: Pommerns Seebäder werden jeglichem Bedürfnis gerecht! Wer vieles bringt, wird allen etwas bringen!“ Also auf nach Pommern!

Die pommerschen Reedereien im Dienste des Bäderverkehrs.

Wohl in keinem Abschnitt der 1000 km langen deutschen Ostseeküste gibt es so zahlreiche Schiffslinien nach den Seebädern und Ausflugslinien nach Häfen und Inseln des baltischen Meeres wie an den pommerschen Küsten. Selbst die Nordsee hat kaum eine ähnliche Vielgestaltigkeit der Schiffsverbindungen aufzuweisen, obwohl die bedeutenderen Norseebäder fast ausschließlich insulare Lage haben und mit Ausnahme der Sylter Bäder nur auf dem Wasserwege zu erreichen sind. Die lebhafteste Gliederung der pommerschen und namentlich rügenschen Küste, das Vorhandensein zahlreicher, tief ins Land reichender See- und Binnenwasserstraßen hat in Pommern eine Reihe großer und kleiner Unternehmungen der Bäderschiffahrt entstehen lassen, deren Schiffe nur in den Sommermonaten fahren, es sei denn, daß einzeln Dampfer als Bergungs-, Schlepp- oder sonstige Spezialfahrzeuge gebaut sind und im Winter bereit zum Eingreifen bei Seeunfällen auf Station liegen.

Diese Bäderlinien bestehen neben dem dichten Netz von Bahnlinien und ausgezeichneten Autostraßen, die neuerdings unter Vermeidung von zeitraubenden Zwischenstrecken über Fähren auch nach den Inselbädern auf Rügen über den Rügendamm oder nach der Insel Usedom über die Carniner, Zecheriner und Wolgaster Brücke führen und so dem Erholungssuchenden jederzeit die Gewähr dafür bieten, daß er die Rückreise auf dem Landwege vornehmen kann, wenn einmal im Einzelfalle besondere Umstände die Seefahrt nicht als zweckmäßig oder geraten erscheinen lassen sollten. Befürchtungen über zu große Strapazen der Seereisen

sind jedoch nicht am Platze, denn die Ostsee ist in den hier in Betracht kommenden Sommermonaten im allgemeinen ruhig, und die Fahrt mit dem Schiff wird nur angenehme Empfindungen bei den Reisenden hervorrufen, zumal viele Dampferlinien auf Flußläufen sowie in den Haff- und Bodden-gewässern verkehren, die Seestrecken großenteils dicht unter Land, also meist im Windschutz, liegen und die Fahrt zwischen den einzelnen Anlaufplätzen nicht länger als eine halbe Stunde oder eine Stunde dauert. In aller Regel wird jeder Badegast, der einmal für den letzten Teil der Reise ins Seebad das Schiff wählte, diesen Weg immer bevorzugen, weil er Eindrücke bringt, die ihm der Landweg schlechterdings nicht bieten kann, und weil die Beförderung mit dem Schiff gegenüber Landfahrzeugen viele Annehmlichkeiten mit sich bringt, wie z. B. das geräuschlose, stoß- und staubfreie Fahren und das Höchstmaß an Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeiten jeder Art, das eben nur ein Schiff bieten kann.

Daß die pommerschen Reeder diese Vorzüge ihres Verkehrsmittels ausgenutzt haben, beweist schon die Tatsache, daß sie ihre Unternehmen nach Zahl und Umfang ausbauen konnten, daß sie immer besseren, schnelleren, moderneren und bequemeren Schiffsraum einsetzen konnten, obwohl sich auch die Bahn- und sonstigen Landverbindungen ständig verbesserten und im Kraftverkehr der Bäderschiffahrt ein neuer und sehr ernsthafter Wettbewerber entstand. Aber selbst die Kraftfahrer erkennen immer mehr die Annehmlichkeiten einer Unterbrechung der Landreise durch eine Seefahrt und

machen in zunehmendem Maße zumindest auf größere Strecken, also etwa bei Besuch der großen mecklenburgischen, lübschen und holsteinischen oder der Danziger und ostpreußischen Seebäder von der durch den „Seedienst Ostpreußen“ geschaffenen Möglichkeit der gleichzeitigen Verladung von Kraftfahrzeugen bei Benutzung der Schiffe als Passagier Gebrauch.

Es mag eingewandt werden, daß der Seedienst Ostpreußen keine pommersche Reederei ist, und daß sein eigentlicher Zweck sich keineswegs in der Bedienung von Seebädern erschöpft, daß aber andererseits die sonstigen Seebäderlinien der pommerschen Küste kaum in der Lage sind, Kraftwagen zu befördern. Aber schließlich ist der Seedienst durch Aufnahme des Verkehrs zwischen Kiel, Travemünde, Warnemünde und Binz gegenüber der ursprünglichen Strecke Swinemünde, Zoppot, Pillau zu einem erweiterten Seebäderdienst geworden, und er steht dem pommerschen Bäderverkehr auch insofern nahe, als er anfangs bekanntlich von den Dampfern der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich, der bekannten Rügen-Linien-Reederei, durchgeführt wurde, weil es zunächst noch keine reichseigenen Schiffe gab. Auch insofern hat der Seedienst Ostpreußen Beziehungen zu dem pommerschen Bäderverkehr als die reichseigenen Schiffe auch heute noch von der genannten Stettiner Reederei sowie den Bäderdiensten des Norddeutschen Lloyd und der Hapag bereedert werden, und die Stettiner und Hamburger Bäderdampfer in Zeiten starker Verkehrsmassierung einspringen müssen. Selbstverständlich wird eine Verlegung des Schwergewichts des Seedienstes auf den Bäderverkehr vom allgemeinwirtschaftlichen Standpunkt nicht uneingeschränkt gutgeheißen werden können, denn wenn auch vielleicht ein gewisser Zustrom von Gästen aus dem Westen des Reiches in die rügensch und pommerschen Seebäder erfolgt, und dadurch auch mittelbar die pommerschen Bäderlinien, etwa bei der Rückreise oder im Ausflugsverkehr nach ausländischen Häfen befruchtet werden, nimmt auf der anderen Seite der Ostpreußendienst den Bäderlinien einen Teil ihres angestammten Fahrgastverkehrs fort. Unter diesen Gesichtspunkten sind die Grenzen zu ermitteln, die dem Ausbau des Seedienstes Ostpreußen im Bäderverkehr mit Rücksicht auf die privaten pommerschen Bäderreedereien gesetzt sind.

An der Spitze des eigentlichen pommerschen Seebäderdienstes steht die bereits erwähnte Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich, die als Reederei in diesem Jahr ihr 85. Jubiläum feiert und deren Hauptgebiet von jeher der Verkehr nach den Seebädern Usedom und seit 74 Jahren der Bäderdienst nach Rügen ist. Außerdem fährt sie seit Jahrzehnten auf Bornholm und hat auch regelmäßige Ausflugslinien nach Kopenhagen, früher sogar noch nach südschwedischen Häfen, in ihrem Fahrplan, neben vielen Sonntags- und Sonderfahrten, die die Schiffe der Braeunlich-Linie vielfach auch in die westliche Ostsee führen. Es sind die größten Schiffe der Ostseebäderflotte von je über 1000 Bruttoregistertonnen (vier Schiffe mit zusammen 4268 Bruttoregistertonnen), die diese Dienste bei jedem Wetter ohne Anstand durchführen, und Namen wie „Rugard“, „Herta“, „Odin“ und „Frigga“ sind Zehntausenden von Badegästen aus allen Teilen Deutschlands zu Begriffen geworden, die Ferienfreude an der Ostsee schlechthin bedeuten. Denn zur Ostsee gehört begrifflich ebenso wie grünes Wasser, blauer Himmel, weißer Strand und lichter Buchen- oder dunkler Kiefernwald eine Seefahrt, sei sie auch noch so kurz, und die stattlichen, weißen Bäder-

dampfer der Rügenlinie sind jedem Badegast ein liebgewordenes, zur Ostsee gehöriges Zubehör, nach deren Eintreffen oder Vorüberziehen er getrost seine Zeiteinteilung kontrollieren kann, denn Pünktlichkeit ist eine ihrer Haupttugenden. Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz, Göhren, Sellin, Binz, Saßnitz und Sonntags auch Stubbenkammer sind die Seebäder und Ausflugsorte, die von Stettin aus täglich während der Saison in beiden Richtungen, an Sonntagen sogar zweimal, bedient werden. Dazu kommen 4—6 Ausflugsfahrten wöchentlich von Swinemünde und den übrigen Bädern Usedom nach Rügen und zurück, eintägige Ausflugsfahrten von den Bädern der Insel Usedom und von Rügen nach Bornholm sowie ein- bis zweitägige Sonderfahrten 2—3 mal wöchentlich von Swinemünde und Rügen nach Kopenhagen und zurück. Gerade die Ausflugsfahrten nach Kopenhagen und Bornholm sind immer sehr beliebt, weil es möglich ist, zu billigen Preisen und unter Paß-, Zoll- und Devisenerleichterungen diesem sehenswerten, dänischen Ostseehafen und der typisch nordischen Landschaft Bornholms einen längeren oder kürzeren Besuch abzustatten. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die sogenannte Mönchgutlinie mit kleinen Motorschiffen von Stettin über das Haff und den Peenestrom unter Anlaufen von Wolgast und Peenemünde nach Rügen, und zwar Sellin und Baabe, zweimal in der Woche verkehrt. Es handelt sich hier allerdings in der Hauptsache um die Beförderung von Frachtgütern, jedoch ist auch Gelegenheit zur Mitnahme einer beschränkten Anzahl von Passagieren vorhanden.

Wer näher liegende Ziele als die Badeorte der rügensch Küste verfolgt, benutzt die zahlreichen Möglichkeiten einer Fahrt nach Swinemünde, die ihm neben der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich die Swinemünder Dampfschiffs-Gesellschaft mit ihren drei stattlichen Dampfern „Berlin“, „Stettin“ und „Swinemünde“ oder die Dampfer „Lützw“ und „Scharnhorst“ der Reederei Karl Müller, Stettin, sowie der Dampfer „Nympe“ der Reederei Maris GmbH. und „Nixe“ der Reederei C. Feuerloh, Stettin, bieten. Während der Hochsaison stehen werktäglich in Stettin bis zu sieben Abfahrten täglich für die Reise nach Swinemünde zur Verfügung. An Sonntagen erhöht sich diese Ziffer durch Einlegen von Sonderfahrten und durch Schiffe anderweitiger Reedereien, die an den Werktagen lediglich nach den Bädern und Ausflugsorten an der unteren sowie oberen Oder und am Haff verkehren, bis auf etwa zwölf verschiedene Möglichkeiten. Entsprechend der Größe und Ausstattung sowie Schnelligkeit der Fahrzeuge sind die Preise abgestuft. Man kann wohl sagen, daß es keinen Ort im Deutschen Reich gibt, von dem aus man bei entsprechender Entfernung so preiswert zu Schiff die Seebäder der Küste in einer immerhin etwa 3 stündigen Fahrt erreichen kann wie von Stettin. Von Swinemünde aus besorgen zahlreiche Seemotorboote der Swinemünder Schiffseigner den Verkehr nach Ostswine und Osternothafen, Ahlbeck, Heringsdorf bis Bansin.

Die Bäder Wollin werden von der Stettin—Wollin—Cammin—Dievenower Dampfschiffahrts-Gesellschaft m. b. H., Cammin/Pomm., bedient, und zwar Misdroy über Laatziger Ablage mit dem Salondampfer „Misdroy“ täglich in etwa 3 stündiger Fahrt, die über das Haff und vorbei an den bewaldeten Lebbiner Bergen führt und herrliche Ausblicke über große Teile der waldigen Hügellandschaft Wollins vermittelt. Mit den Dampfern „Wollin“ und „Direktor Knauff“ geht es über Wollin nach dem Seebad Heidebrink und Dievenow

(West-, Ost-, Berg- und Walddievenow) ebenfalls täglich während der Saison. Außerdem unterhält die Gesellschaft eine täglich mehrfache Verbindung zwischen Cammin, Dievenow und Heidebrink mit dem Dampfer „Dievenow“, dem Motorschiff „Heidebrink“ und Motorschiff „Pommern“. Damit sind die von Stettin ausgehenden Seebäderlinien erschöpft. Als Ausgangsorte weiterer pommerscher Bäderlinien kommen in Betracht Stralsund, Greifswald, Saßnitz, in kleinerem Umfange Wiek und Lietzow a. Rügen sowie Barth i. Pom. Von Greifswald aus verkehrt die Saßnitzer Dampfschiffsgesellschaft mit kräftigen Küstendampfern zweimal täglich über Thießow, Göhren, Baabe, Sellin und Binz bis Saßnitz. Diese Linie hat sich im Laufe der Zeit gut entwickelt und ihren Fahrtbereich ausgedehnt, nachdem sie sich früher nur von Greifswald über Thießow und den Selliner See bis Sellin erstreckt hatte. Im übrigen werden die Bäder an der Ostseite der Insel Rügen ebenfalls von der Saßnitzer Dampfschiffsgesellschaft in sehr dichtem Linienverkehr von Saßnitz aus bis Arkona und Thießow bedient. Die Abfahrten erfolgen nach allen Richtungen mehrmals täglich, und die Fahrt mit den kleinen, aber kräftig gebauten Schiffen an den weißleuchtenden hohen und buchenbestandenen Kreidefelsen der Stubnitz oder dem walddunklen Steilufer der Granitz entlang ist jedem Rügenbesucher eine unvergängliche Erinnerung.

Die sich an der Westküste Rügens erstreckende Insel Hiddensee wird von der Genossenschaftsreederei Hiddensee zu Vitte auf Hiddensee mit mehreren Dampfern über Stralsund an das deutsche Verkehrsnetz angeschlossen. Die Abfahrten erfolgen von Stralsund zweimal täglich, Sonnabends und Montags sogar dreimal nach Vitte und Kloster und führen an dem naturkundlich sehr bemerkenswerten Gellen, der Südspitze der Insel Hiddensee, entlang bis zum Dornbusch. Die Reederei Alwert in Wiek a. Rügen läßt ihre Fahrzeuge zwischen Wiek und Stralsund über Neuendorf auf Hiddensee und den Bug zweimal täglich verkehren, und erschließt auf diese Weise den nordwestlichen Teil der Insel Rügen für den Bäderverkehr, ebenso wie die Reederei Karl Laack, Polchow a. Rügen, die mit ihren Fahrzeugen von Lietzow über Breege, Juliusruh und Wittower Fähre nach Kloster auf Hiddensee fährt und damit den Anschluß an die Linie der Genossenschaftsreederei schafft. Außerdem betreibt

die Schiffahrtsgesellschaft Stralsund—Breege in Stralsund den Bäderverkehr zwischen den beiden genannten Orten. Die Reederei Fritz Holz in Barth befaßt sich schließlich mit dem Bäderdienst zwischen Barth und den auf dem Darß gelegenen Badeorten, so daß sich praktisch kaum ein Badeort an der pommerschen und rügenschen Küste mit Ausnahme der östlich von Dievenow gelegenen befindet, der nicht unmittelbar oder wenigstens mittelbar nach kurzer Anfahrt zum benachbarten Badeort an die Bäderverkehre der pommerschen Redereien angeschlossen wäre. Es handelt sich dabei lediglich um die fahrplanmäßig verkehrenden Linien, während an den genannten Orten fast überall noch Fahrgastschiffe-eigner ansässig sind, die ihre Fahrzeuge zu Sonder- und Gesellschaftsfahrten mit jeder beliebigen Bestimmung zur Verfügung stellen. Schließlich sei noch der Fährverkehr der Reichsbahndirektion Stettin mit den großen Fährschiffen der Fährlinie Saßnitz—Trälleborg erwähnt, der dem Reisenden die Gelegenheit des Kennenlernens von Trälleborg und Malmö in ein- und mehrtägigen preiswerten Ausflugsfahrten ab Saßnitz bietet.

Die Möglichkeit, einen Teil der Ferienreise zu Schiff zurückzulegen, ist jedermann durch die bekannten Reiseverbilligungen bei Benutzung der Sommerurlaubskarten und 60-tägigen Urlaubskarten, die für die Reise in die Bäder auf den Inseln Rügen, Usedom, Wollin und an der Dievenow die Wahl zwischen Bahn und Schiff freistellen, gegeben. Diese Karten enthalten auch Ermäßigungen für kinderreiche Familien. Der Vorteil der wahlweisen Benutzung des Seeweges in Verbindung mit der Bahnfahrt besteht sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückreise. Die Ermäßigungen belaufen sich bis 400 km auf 20 Proz., bis 600 km auf 30 Proz., bis 800 km auf 40 Proz., bis 1000 km auf 50 Proz., für Teilentfernungen über 1000 km auf 60 Proz. Außerdem sind nach den Ostseebädern Sonntagsrückfahrkarten ab Berlin eingeführt, die ebenfalls die Wahl zwischen Bahn und Schiff lassen. Man kann auch auf Sonntagsrückfahrkarten bis nach Rügen fahren, und zwar werden für diesen Zweck die Sonntagsrückfahrkarten bis Stettin ausgegeben, und es können gleichzeitig die Schiffskarten dazu gelöst werden. Die deutsche Ostsee ruft, und der Weg zu ihr führt über die pommerschen Bäderdampferlinien!

Dr. Röpke.

Stettin auf der Breslauer Messe.

Die Breslauer Messe, die vom 5. bis 9. Mai 1937 dauerte, ist im Laufe der letzten Jahre über den ursprünglichen Rahmen des Landmaschinenmarktes hinaus zu einem Mittler des Warenaustausches mit den südosteuropäischen Ländern geworden. In klarer Erkenntnis der durch die geographische Lage gegebenen Möglichkeiten Breslaus ist die Messe bewußt und mit Erfolg in Richtung auf den Handel mit Südosteuropa ausgebaut worden. So waren auch auf der diesjährigen Messe die südosteuropäischen Länder wieder mit eindrucksvollen Kollektivausstellungen, die größte Beachtung fanden, vertreten. Auch war Gelegenheit zu zwischenstaatlichen Besprechungen gegeben, die der Förderung des Außenhandels Deutschlands mit diesen Ländern, nämlich Ungarn, der Tschechoslowakei, Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland und der Türkei dienen sollten. Es ist bekannt, daß der Außenhandel Deutschlands mit den südosteuropä-

ischen Staaten in den letzten Jahren eine zunehmende Bedeutung gewonnen hat, und es kann nur begrüßt werden, wenn die Breslauer Messe im ostdeutschen Raum sich in den Dienst des weiteren Ausbaues und der weiteren Vertiefung dieser überaus wichtigen Handelsbeziehungen gestellt hat.

Ganz besonders aber hat dieses Mal die Breslauer Messeleitung sich bemüht, auch den Gedanken des Transitverkehrs zwischen den skandinavischen und den südosteuropäischen Ländern gelegentlich der Messe herauszustellen. Infolge der wirtschaftlichen Struktur Südosteuropas auf der einen und der skandinavischen Länder auf der anderen Seite sind zweifellos zwischen diesen beiden Ländergruppen reiche Austauschmöglichkeiten gegeben, die bis heute noch kaum voll ausgeschöpft sein dürften. Ein Blick auf die Landkarte lehrt, daß rein wirtschafts- und verkehrsgeographisch gesehen die Oderlinie diesem Gedanken des

Transits zwischen Norden und Südosten zu dienen besonders geeignet erscheint. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch bei der diesjährigen Breslauer Messe der Seehafen Stettin zum ersten Mal offiziell vertreten gewesen. Die beteiligten Kreise der Stettiner Verkehrswirtschaft, die Stettiner Hafengesellschaft und die Industrie- und Handelskammer zu Stettin haben einen Auskunfts- und Beratungsstand auf der Breslauer Messe errichtet, der bei einem großen Teil der Messebesucher, insbesondere auch der ausländischen Besucher lebhaftes Interesse gefunden hat. Dieser Ausstellungsstand trug die Bezeichnung „Seehafen Stettin — Auskunftsstelle für Transitverkehr Südosten/nordische Staaten“. Zweck dieser Auskunfts- und Beratungsstelle war es, den Güteraustausch zwischen dem europäischen Südosten und den skandinavischen Ländern im Transitwege über Deutschland zu lenken und gerade in diesem Zusammenhang die Bedeutung des Stettiner Hafens, als des natürlichen geographischen Ein- und Ausfalltors von und zum Norden gebührend herauszustellen. Hierzu konnte sich keine bessere Gelegenheit bieten, als die der Breslauer Messe, da Breslau bekanntlich seit jeher eine wirtschaftliche Brückenkopfstellung zum Südosten hin einnimmt. Die Stettiner Auskunftsstelle, die den interessierten Kaufleuten des In- und Auslandes praktische Beratung geben sollte, gliederte sich in folgende Abteilungen: Reederei und Seefrachtenwesen, Seehafen-Spedition, Binnenschifffahrt, Eisenbahn-Tarifwesen und Hafenbetrieb. Es ist mit dieser Stelle erstmalig auf der Breslauer Messe gewissermaßen ein Mittelpunkt für alle Transitinteressenten

geschaffen worden, der ihnen Gelegenheit gab, sich über die sie bewegenden Fragen, die naturgemäß hauptsächlich auf dem Verkehrsgebiet liegen, auszusprechen und sich über alle mit dem Transit zusammenhängenden Probleme, insbesondere die der Frachtenlage, sachgemäß beraten zu lassen.

Das grundsätzlich Bedeutungsvolle der Beteiligung Stettins an der Breslauer Messe dürfte sein, daß sich hier die beiden größten Städte der Oderlinie, nämlich Stettin und Breslau, zu einer gemeinschaftlichen Arbeit zum Nutzen und Vorteil des deutschen Verkehrs und des Transithandels über Deutschland zusammengefunden haben. Eine Reihe von Veranstaltungen im Rahmen der Breslauer Messe gab über die unmittelbare Beteiligung Stettins als Ausstellerin hinaus den zahlreichen Vertretern der Stettiner Wirtschafts- und Verkehrskreise, die die Messe besuchten, Gelegenheit, sowohl mit den an dem Transit interessierten Breslauer Stellen als auch den Vertretern der südosteuropäischen und nordischen Wirtschaften über die Möglichkeiten des Ausbaues der Transitbeziehungen Südosteuropa—Norden über Deutschland eingehende Besprechungen zu pflegen und mancherlei Verbindungen anzuknüpfen. Besonders hoffnungsvolle Ansätze in Bezug auf die Belegung des Transits haben sich bei dieser Gelegenheit hinsichtlich Ungarns und Bulgariens gezeigt. Die Fortführung und Vertiefung der in Breslau geknüpften Beziehungen wird eine der vordringlichsten Aufgaben der hierzu berufenen Stettiner Wirtschafts- und Verkehrskreise für die nächste Zukunft sein.



Stand des Seehafens Stettin auf der Breslauer Messe.

Photo: Kramer, Breslau

Polens Kampf gegen die Preissteigerungen.

Zollbefreiungen und Zollermäßigungen als Mittel der Preispolitik. — Die Erfolge der bisherigen Maßnahmen.

Nachdem die Maßnahmen der polnischen Regierung zur Bekämpfung der Preissteigerungen zunächst eine Reihe von Preisanordnungen und Kartellauflösungen gebracht hatten, sind jetzt für die Zeit vom 1. 5. bis 1. 10. 37 durch eine Verordnung des Finanzministers (veröffentlicht im Dziennik Ustaw Nr. 34 vom 1. 5. 37) für eine Reihe von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Fertigwaren Zollermäßigungen und Zollbefreiungen verfügt worden, um auf diese Weise dem weiteren Preisanstieg entgegenzuwirken und nach Möglichkeit Preissenkungen zu erreichen. In dieser Verordnung werden drei Gruppen von Zollermäßigungen und Zollbefreiungen unterschieden, von denen bei der ersten die Zollermäßigung bzw. die Zollbefreiung von einer Genehmigung des Finanzministers und bei der zweiten von der Beibringung einer Bescheinigung der zuständigen Handelskammer abhängig ist, während für die dritte Gruppe der Waren die Zollermäßigung bzw. die Zollbefreiung keine besondere Genehmigung oder Bescheinigung erfordert. Unter den nahezu 300 Waren, für welche Zollermäßigungen oder Zollfreiheit gewährt wird, entfallen 135 auf die erste, 86 auf die zweite und 77 auf die dritte Gruppe. Es handelt sich hierbei um die verschiedensten Erzeugnisse wie einzelne Saaten, pflanzliche und tierische Erzeugnisse für industrielle Zwecke, frische und geräucherte Heringe, eine große Anzahl von Chemikalien, Rohstoffen und Halbfabrikaten der verschiedensten Industriezweige, landwirtschaftliche Geräte und Maschinen, Lokomotiven, Traktoren und vieles andere mehr.

Mit dieser Maßnahme werden im einzelnen sicherlich bedeutende Preiserabsetzungen möglich sein, welche den verschiedensten Wirtschaftszweigen zugute kommen werden. Eine stärkere, nachhaltige Wirkung auf die gesamte Preisbewegung in Polen ist von dieser Maßnahme jedoch schwerlich zu erwarten, da es sich bei allen den Waren, für die Zollvergünstigungen oder Zollbefreiungen verfügt worden sind, nur um bestimmte Einzelerzeugnisse handelt, und ein allgemeiner großzügiger Abbau der Zollsätze notwendig wäre, um wirklich die Preisentwicklung entscheidend beeinflussen zu können.

In gleicher Weise hat sich auch die Wirkung der anderen bisher eingeleiteten Maßnahmen zur Bekämpfung der Preissteigerungen auf einzelne Gebiete der Wirtschaft beschränkt, ohne daß davon die Preisentwicklung in nachhaltiger Weise bestimmt worden wäre. So haben die zuletzt bekanntgegebenen Indexziffern über die Preisbewegung, die bereits Zeiträume erfassen, in denen schon gesetzliche Anordnungen zur Preisregelung ergangen waren, durchweg einen fortgesetzten Anstieg gezeigt. Nur auf bestimmten Gebieten ist es bisher gelungen, die Preiserhöhungen zum Stillstand zu bringen, und sehr gering ist die Zahl der Fälle, in denen tatsächliche Preissenkungen erreicht werden konnten. Im größten Umfang haben die Preisanordnungen für die Nahrungsmittel, die für die breiten Schichten der Arbeiterschaft lebensnotwendig sind, gewirkt. Hier ist durch scharfe Verwaltungsmaßnahmen ein Preisstillstand, teilweise auch ein Preisrückgang erreicht worden, der vielfach allerdings mit einer erheblichen Qualitätsverschlechterung dieser Waren verbunden ist. Der jetzt erreichte Preisstand dieser Waren, wie Brot und Mehl, Grützen u. dgl., ist aber ungleich höher als

vor Monaten, so daß hierdurch die Lebenshaltung der Arbeiterschaft sowie der Angestellten und Beamten in den niederen Einkommensklassen weiter im Verhältnis zu den Löhnen und Gehältern stark verteuert bleibt. Noch ungünstiger stellt sich im Vergleich dazu die Lebenshaltung der Angestellten und Beamten in den höheren Einkommensklassen, da die Preisanordnungen für höherwertige Nahrungsmittel nicht so weit gehen wie für die unmittelbar lebensnotwendigen. Unter diesen Umständen wird jetzt auch unter den Angestellten und selbst unter den Beamten mit Nachdruck die Forderung nach Gehaltserhöhungen erhoben, nachdem die Arbeiterschaft bereits zu einem Teil größere Lohnaufbesserungen hat durchsetzen können.

Unter den Preisanordnungen sind weiter die Maßnahmen zur Senkung der Baukosten zu nennen. Für Ziegel sind Preissenkungen verfügt, deren Bedeutung sich gegenwärtig noch nicht voll übersehen läßt, da bei dem starken Bedarf an Baustoffen und dem gegenwärtig recht geringen Wettbewerb zwischen den Ziegeleien der Anreiz zur Umgehung der Preisbestimmungen sehr groß ist und überdies in einem großen Teil des Landes durch Lohnerrhöhungen für Ziegeleiarbeiter neue Preiserhöhungen unvermeidlich geworden sind. Ähnliches gilt für die Zementpreise, für die bereits vor längerer Zeit Anordnungen ergangen sind. Dagegen besteht eine größere Möglichkeit zur Senkung der Holzpreise, weil hier die Preispolitik der staatlichen Forsten ausschlaggebend ist und nach den sehr großen Preissteigerungen im Laufe der letzten Monate Senkungen möglich sein sollten. Bisher ist jedoch nur ein Stillstand der Preise für Holz zu verzeichnen, und nur vereinzelt sind nennenswerte Rückgänge eingetreten. Bei der großen Bedeutung, welche das Holz in der Wirtschaft Polens, und vor allem im Bauwesen, hat, könnte gerade mit einer Herabsetzung der Holzpreise eine weitgehende Wirkung erzielt werden, wenn man sich entschließen wollte, den Einnahmeausfall zu tragen, der sich daraus für die Staatskasse ergeben würde.

Von den Maßnahmen gegen eine Reihe von Kartellen hat bisher fast nur die Auflösung der Zink- und der Zinkblechkartelle Preissenkungen von Bedeutung gebracht, die vor allem der Bauwirtschaft zugute kommen. Durch das ungewöhnlich rasche Ansteigen der Nachfrage nach Zink und Zinkerzeugnissen auf den internationalen Märkten waren die Zinkpreise sehr stark in die Höhe getrieben, so daß sie bedeutend über den Produktionskosten standen. Obwohl ein Teil der Selbstkosten der Zinkhütten und der Zink verarbeitenden Werke — darunter zuletzt auch die Löhne — beträchtlich gestiegen ist, besteht durchaus die Möglichkeit zur Abgabe von Zink für den Inlandsverbrauch zu Preisen, die beträchtlich unter den Weltmarktpreisen liegen können. Wichtig ist dabei, daß die Zinkwerke dazu bestimmt werden können, ausreichende Mengen für den Inlandsbedarf unter Verzicht auf das lohnendere Auslandsgeschäft abzugeben. Von den weiteren Kartellauflösungen kommen der Aufhebung des Emaillekartells und des Kartells der Draht- und Nägelfabriken eine größere allgemeine Bedeutung zu, während es sich bei den meisten an-

deren außer Kraft gesetzten Kartellverträgen um Abreden zwischen einzelnen Werken handelt, die nur für Sondergebiete, vielfach sogar nur für bestimmte Geschäftsfälle von Wichtigkeit waren.

Als weitere Maßnahmen zur Bekämpfung der Preissteigerungen erwartet man jetzt verschiedene Ermäßigungen von Eisenbahntarifen. Im Hinblick auf die angespannte Finanzlage der Polnischen Staatsbahnen werden die Tarifsenkungen jedoch schwerlich ein größeres Ausmaß erreichen, nachdem die in den letzten Jahren eingeführten Frachtermäßigungen keine befriedigenden Ergebnisse gebracht haben und man erst kürzlich Ausnahmetarife für Holz außer Kraft gesetzt hat. Wichtig für die weitere Preisgestaltung in Polen ist vor allem die Entwicklung auf den internationalen Rohstoffmärkten und die Bewegung der Löhne und Gehälter. In einer großen Anzahl von Fällen ist es der polnischen Arbeiterschaft während der letzten Wochen und Monate gelungen, durch Streikdrohungen und Streiks Lohn erhöhungen durchzusetzen, deren Ausmaß im einzelnen unterschiedlich ist und zumeist etwa 12 bis 15% der bisherigen Lohnsätze, vielfach auch 20% und vereinzelt bis zu 30% beträgt. Auf Grund der Streikerfolge haben sich viele Betriebsleitungen freiwillig entschlossen, Lohn erhöhungen in entsprechendem Ausmaß durchzuführen, um dem Ausbruch von Arbeitskonflikten zuvorzukommen. Es ist damit zu rechnen, daß diese Bewegung in den nächsten Monaten weitere Fortschritte machen wird, bis in dem überwiegenden Teil der polnischen Großindustrie die Lohn erhöhungen allgemein durchgeführt sein werden.

Anders ist die Lage noch in der Kleinindustrie und im Handwerk, das in der gewerblichen Wirtschaft Polens eine bedeutend größere Rolle spielt als in anderen Ländern. Die Arbeiterschaft dieser Wirtschaftskreise, die ohnehin schon viel schlechter gestellt ist als die eigentliche Industriearbeiterschaft und deren Löhne kaum zur Deckung des Existenzminimums ausreichen, haben bisher noch keine nennenswerte Besserung ihres Entgelts durchsetzen können. Doch von diesen Teilen der gewerblichen Wirtschaft Polens abgesehen, ist durch die Lohnbewegung der letzten Monate eine deutliche Erhöhung der Selbstkosten verursacht, die zu Preissteigerungen geführt hat; und mit weiteren Lohn erhöhungen wird in der Folgezeit der Preisauftrieb erneut verstärkt werden. Daneben ist die Preisgestaltung für Rohstoffe von ausschlaggebender Bedeutung. Die letzten Wochen haben auf den internationalen Rohstoffmärkten zwar eine Reihe von Rückschlägen gebracht,

ohne daß aber Anzeichen für eine Umkehr der Preisbewegung vorhanden wären. Nur ein wirklich fühlbarer Rückgang oder zum mindesten ein länger andauernder Stillstand der Rohstoffpreise könnte für die polnische Preispolitik eine Entlastung bringen; zumal das Ausmaß der Preissteigerungen für die Rohstoffe zumeist noch höher ist als die Preiserhöhungen der meisten weiterverarbeitenden Erzeugnisse, für die noch mit Aufschlägen gerechnet werden muß. Soweit wie möglich ist man bemüht, Preiserhöhungen durch eine sparsamere Verwendung der am meisten verteuerten Stoffe zu vermeiden. So kann man schon jetzt bei verschiedenen Gebrauchsartikeln Einsparungen an Nicht-Eisen-Metallen (vor allem an Messing) feststellen.

Die Ankündigung und Einleitung der Regierungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Preissteigerungen hat in verschiedenen Wirtschaftszweigen ein Stocken der Umsätze zur Folge gehabt. War vorher unter dem Eindruck der ständig fortschreitenden Preissteigerungen der Handel — und zum großen Teil auch die weiterverarbeitende Industrie — dazu übergegangen, die Lagerbestände, soweit die Geld- und Kreditmittel es erlaubten, zu erhöhen, so daß dadurch auch der Auftragseingang bei der Industrie eine rasche Zunahme erfuhr, so ließen die ersten Preisanordnungen eine gewisse Zurückhaltung entstehen, zumal auch die Preisbewegung auf den internationalen Rohstoffmärkten gleichzeitig zum Stillstand kam. Da jetzt der Handel und die weiterverarbeitende Industrie zumeist stark eingedeckt sind und im Augenblick kein stärkerer Anreiz zu spekulativer Vorratsbildung besteht, ist für viele Waren ein Rückgang der Umsätze unverkennbar. Am deutlichsten zeigt sich dies im Lodzer Textilgebiet, das in Polen am stärksten spekulativen Einwirkungen zu unterliegen scheint und in dem auch während des Ansteigens der Preise die größten Ueberhöhungen festzustellen waren. Auf dem Markt für Wollgewebe ist hier während der letzten Tage ein Rückschlag fühlbar, der durch die Beeinträchtigung des Kreditmarktes die allgemeine Marktlage ungünstig beeinflusst. Nach dem vorausgegangenen — in manchen Fällen spekulativ begründeten — Ansteigen der Umsätze wird unter den gegenwärtigen Verhältnissen das teilweise Nachlassen der Geschäftstätigkeit überwiegend günstig beurteilt, weil man darin nur eine Berichtigung ungesunder Uebersteigerungen sieht. Mit dieser Wirkung können die preispolitischen Maßnahmen der Regierung einen gewissen Erfolg bedeuten, wenn sie in der Folgezeit den wirtschaftlichen Bedingungen entsprechend fortgeführt werden.

Deutsch-Finnländischer Verein zu Stettin

Frauenstr. 30 III (Börse)

erteilt Auskunft über wirtschaftliche Fragen Finnlands, Lettlands, Estlands.

Mitteilungen der Industrie- u. Handelskammer

Einzelhandel

Warenautomaten vor Verkaufsstellen von Genossenschaften.

Nach den Ausführungsvorschriften zum Automatengesetz sind Warenhäuser, Klein- und Serienpreisgeschäfte sowie Verteilungsstellen von Konsumvereinen und Werkskonsumanstalten vom Warenverkauf aus Automaten während der allgemeinen Ladenschlußzeiten ausgeschlossen. Es waren nun Zweifel aufgetaucht, ob auch der Warenverkauf aus Automaten vor Verkaufsstellen von Genossenschaften unter diese Sperrvorschrift fällt. Dazu hat der Reichsarbeitsminister in einem Bescheid vom 18. 2. 1937 an die Fachgruppe Automatenaufstellgewerbe festgestellt, daß Verbrauchergenossenschaften unter den Begriff „Konsumvereine“ im Sinne der Ausführungsverordnung zum Automatengesetz fallen und daher vom selbsttätigen Warenverkauf nach Ladenschluß ausgeschlossen sind, zumal ihnen eine Abgabe von Waren an Dritte im allgemeinen nicht gestattet ist. Für den Automatenverkauf durch Filialbetriebe von Unternehmen, die nicht zu den in der Ausführungsverordnung zum Automatengesetz bezeichneten Geschäften gehören, gelten indes die allgemeinen Vorschriften des Automatengesetzes und seiner Ausführungsverordnungen.

Genehmigungspflicht für Außenwerbung.

Mit einer auch für den Einzelhandel wichtigen Frage der Außenwerbung hat sich kürzlich das Preußische Oberverwaltungsgericht befaßt. Ein Gastwirt hatte gegen die Verfügung der Ortspolizeibehörde, die an seiner Gastwirtschaft ohne Genehmigung neuangebrachten Reklameschilder zu entfernen, Beschwerde erhoben und gleichzeitig die baupolizeiliche Genehmigung zur Anbringung der Reklameschilder beantragt. Beschwerde und Antrag wurden mit der Begründung zurückgewiesen, daß nach der Ortssatzung gegen die Verunstaltung von Stadt und Umgebung die Anbringung von Reklameschildern und Aufschriften der baupolizeilichen Genehmigung bedarf; die Genehmigung werde mit Recht versagt, da die Schilder mit ihren schreienden Farben das Ortsbild gröblich verunstalten.

Das Oberverwaltungsgericht bestätigt mit Urteil vom 15. 10. 1936 diese Entscheidung der Vorinstanz. Mit Recht sei dabei dem Umstand keine Bedeutung zugemessen worden, daß in der Nähe der Gastwirtschaft noch andere Schilder die gleiche Straße verunstalten. Die Grundsätze des Verunstaltungsgesetzes können eben nur aus Anlaß von genehmigungspflichtigen Neuanlagen und Veränderungen durchgeführt werden. Daraus ergibt sich aber für die Baupolizeibehörde nicht nur die Möglichkeit, neue zusätzliche Verunstaltungen zu verhüten; vielmehr hat sie nach dem Sinne des Gesetzes, wie es der nationalsozialistischen Staatsauffassung entspricht, das Recht und die Pflicht, in allen genehmigungspflichtigen Fällen eine Aenderung oder Erneuerung, durch die die frühere Verunstaltung beibehalten oder gar gesteigert würde, zu verhindern und dadurch auf die allmähliche Besserung eines bestehenden unbefriedigenden Zustandes hinzuwirken. Gegenüber einer derartigen Maßnahme kann sich niemand auf andere noch vorhandene Verunstaltungen berufen.

Koppelungsverkauf von Kaffee und Porzellan unzulässig.

Der Reichsausschuß für das Zugabeverbot e. V. teilt folgendes mit: Kürzlich wurde in der Fach- und Tagespresse ein gutachtlicher Spruch des Einigungsamtes für Wettbewerbsstreitigkeiten in Münster vom 25. 2. 1937 veröffentlicht, der den offenen Koppelungsverkauf als Verstoß gegen § 1 des Wettbewerbsgesetzes erklärt hatte. Es wird nunmehr ein gutachtlicher Spruch des Einigungsamtes für Wettbewerbsstreitigkeiten in Hagen vom 6. 4. 1937 bekannt, in dem erfreulicherweise derselbe Standpunkt vertreten wird. Auch in diesem Fall war die einzelne Kaffeepackung mit einem leicht ablösbaren Zettel versehen, dessen Aufschrift lautete:

Inhalt 125 g	60 Rpf.
Gegenstand	5 „
	Sa: 65 Rpf.
	Kaffeepreis: 500 g 2,40 RM.

Die gekoppelten Waren kann der Käufer zum gleichen Preise auch einzeln kaufen.

Das Einigungsamt Münster führt in den Gründen seines gutachtlichen Spruches aus, daß es sich hier um den Versuch handle, das, was durch die Zugabeverordnung habe vereitelt werden sollen, auf dem Wege des offenen Koppelungsverkaufs wieder einzuführen. Der Gesetzgeber habe mit dem Zugabeverbot die Wirtschaft von dem Grundübel der Zugabe, die in vergangenen Epochen große Verheerungen angerichtet habe, befreien wollen. Die Zugabeverordnung habe dem Zustand, daß der Lebensmitteleinzelhändler Porzellan, der Porzellanhändler Kaffee vertreibe, ein Ende setzen wollen. Die Zweckmäßigkeit und Ueblichkeit der Warenzusammenstellung und der Schutz des selbständigen Gewerbes, aus dem der sogenannte Mitgehartikel stamme, seien die Kriterien, nach denen zu beurteilen sei, ob der Koppelungsverkauf nach guten kaufmännischen Sitten und Gebräuchen, die den Einzelhandel beherrschen sollen, gestattet oder verboten sei. Es könne nicht zweifelhaft sein, daß der Verkauf von Kaffee und Porzellan weder zweckmäßig noch üblich sei, und daß der Kaffeehändler in den Gewerbebezweig des Porzellanhändlers empfindlich eingreife, wenn er auf die hier getätigte Art Porzellan vertreibe. Wenn die von verschiedenen Kaffeegeschäften beliebte Handhabung zulässig sei, so sei damit ein Rückfall in den vor der Zugabeverordnung bestehenden Zustand gegeben. Trotz besonderen Ausweises des Preises für den Nebenartikel und der rechtlichen Möglichkeit, den Nebenartikel für sich allein zu beziehen, sei die Zugkraft dieser Vertriebsart nicht wesentlich beeinträchtigt worden. Einen Zustand, den der Gesetzgeber wegen seiner Auswüchse beseitigt wissen wolle, auf dem Umwege wieder in das Wirtschaftsleben einzuführen, sei unsittlich.

Die Auffassung der Unlauterkeit des offenen Koppelungsverkaufes, die von verschiedenen Seiten in der Literatur, teilweise auf Grund der Zugabeverordnung, und von dem Einzelhandel immer wieder vertreten worden ist, wird damit durch die Spruchpraxis der Einigungsämter für Wettbewerbsstreitigkeiten gerechtfertigt. Beachtenswert ist an dem gutachtlichen Spruch des Einigungsamtes in Hagen insbesondere, daß er die Schlußfolgerungen einer ihm in der Verhandlung vorgelegten, in letzter Zeit stark propagierten Broschüre



Flugverbindungen von und nach Stettin

vom 4. April bis 2. Oktober 1937

15. Mai 1937

Hinflug		Von Stettin nach	Rückflug		Flugpreis			Hinflug		Von Stettin nach	Rückflug		Flugpreis		
Stettin ab	Ziel- hafen an		Start- hafen ab	Stettin an	einfach	hin und zurück	Fracht- satz je kg	Stettin ab	Ziel- hafen an		Start- hafen ab	Stettin an	einfach	hin und zurück	Fracht- satz je kg
9.50	19.15	Abo	8.45	19 10	—	—	1.80	—	—	Kiel	16.30	19 10	50.—	—	—70
9.50	15.00	Amsterdam	15.35	19.10	85.—	153.—	1.20	12.20*	18.05	Köln	10.10	14 05*	75.—	135.—	—90
12.20*	18.35	Antwerpen	9 00	14 05*	98.—	176.40	1.30	17.20*	21.15	Köln	—	—	75.—	—	—90
12.20*	19.20	Baden-Baden	6 40	14 05*	86.—	154.80	—	19.25	21.45	Königsberg	7.05	9 35	36.—	60.—	—90
12.20*	18.45	Basel	8 10	14 05*	—	—	1.50	12 20*	15.50	Kopenhagen	11.35	14 05*	70.—	126.—	—70
9.50	10.30	Berlin	18.30	19.10	15.—	27.—	—30	17 20*	19.50	Kopenhagen	—	—	70.—	126.—	—70
12.20*	13.00	Berlin auch So	13.25	14 05*	15.—	27.—	—30	—	—	Leipzig s. Halle/L.	—	—	—	—	—
17.20*	18.00	Berlin auch So	8.20	9.00*	15.—	27.—	—30	9.50	16.55	London	13.00	19.10	155.—	279.—	2.—
12.20*	18.45	Bern	8 10	14 05*	—	—	1.55	12.20*	20.05	London	8.00	14 05*	148.—	266.40	2.—
17.20*	19.40	Bremen	15.40	19.10	45.—	86.—	—80	17.20*	21.10	Ludwigshafen	9.25	14 05*	79.—	142.20	1.—
17.20*	19.50	Breslau	16.10	19.10	45.—	81.—	—70	12.20*	18.50	Ludwigshafen	—	—	79.—	142.20	1.—
12.20*	17.20	Brünn	7.55	14 05*	—	—	1.05	9.50	17.05	Mailand	8 50	19.10	115.—	207.—	1.50
12.20*	18.10	Brüssel	9.35	14 05*	98.—	176.40	1.30	17.20*	20.20	Malmö	8.30	14 05*	77.—	138.60	—80
12.20*	18.40	Budapest	7.40	14 05*	122.—	219.60	1.55	12.20*	18.50	Mannheim	—	—	79.—	142.20	1.—
9.50	13.15	Chemnitz	12.15	14 05*	45.—	—	—45	17.20*	21.10	Mannheim	9.25	14 05*	79.—	142.20	1.—
19.25	20.45	Danzig	8 05	9.35	27.—	45.—	—30	9.50	13.40	München	13.25	19.10	85.—	153.—	1.05
17.20*	20.35	Dortmund	10.40	14 05*	65.—	127.—	—90	17.20*	22.35	München	10 20	14 05*	85.—	153.—	1.05
12.20*	14.35	Dresden	11.30	14 05*	37.—	66.60	—45	17.20*	21.30	Nürnberg	8 00	14 05*	64.—	115.20	—80
17.20*	19.05	Dresden	7.15	9.00*	37.—	66.60	—45	12.20*	19.10	Oslo	8.15	14 05*	150.—	270.—	1.40
12.20*	17.00	Düsseldorf	10.40	14 05*	73.—	131.40	1.—	12.20*	20.45	Paris	8.00	14 05*	125.—	225.—	1.60
17.20*	20.35	Düsseldorf	—	—	73.—	—	1.—	12.20*	18.35	Pystian	6.30	14 05*	—	—	—
9.50	13.25	Erfurt	16.00	19.10	43.—	77.40	—70	12.20*	15.00	Posen	9.40	14 05*	43.—	77.40	—50
12.20*	16.35	Essen/Mühlheim	11.05	14 05*	70.—	126.—	—95	12.20*	15.35	Prag	10 30	14 05*	57.—	102.60	—80
17.20*	20.10	Essen/Mühlheim	—	—	70.—	—	—95	12.20*	18.05	Pressburg	7.10	14 05*	—	—	1.25
9.50	14.35	Frankfurt a./M.	14.55	19 10	70.—	126.—	—90	9.50	18.10	Rom	8.40	19.10	145.—	261.—	1.80
17.20*	20.35	Frankfurt a./M.	10.25	14 05*	70.—	126.—	—90	9.50	15.55	Rotterdam	14.55	19.10*	—	—	1.20
12.20*	19.50	†Freiburg	7.10	14 05*	95.—	171.—	1.20	12.20*	19.40	Saarbrücken	6.40	14 05*	95.—	171.—	1.20
12.20*	19.45	Genf	7.20	14 05*	—	—	1.85	9.50	14.20	Salzburg	10 35	19.10	105.—	189.—	—95
17.20*	20.50	Gleiwitz	13.05	19.10	54.—	97.20	—90	9.15*	10.30	Sellin auch So	10 50	12 05*	20.—	36.—	—30
12.20*	17.30	Gotenburg	9.55	14 05*	110.—	198.—	1.10	14.20*	15.35	Sellin auch So	15.50	17 05*	20.—	36.—	—30
9.50	12.35	Halle/Leipzig	16.45	19.10	35.—	63.—	—45	9.50	16.30	Stockholm	9.00	14 05*	125.—	225.—	1.40
12.20*	14.45	Halle/Leipzig	12.20	14 05*	35.—	63.—	—45	12.20*	16.45	Stuttgart	10.20	14 05*	85.—	153.—	1.05
17.20*	20.05	Halle/Leipzig	—	—	35.—	63.—	—45	9.15*	9.45	Swinemünde auch So	11.35	12 05*	13.—	23.40	—30
9.50	12.30	Hamburg	16.40	19.10	40.—	72.—	—60	14 20*	14.50	Swinemünde auch So	16.35	17 05*	13.—	23.40	—30
12.20*	15.20	Hamburg	—	—	40.—	72.—	—60	9.50	17.55	Turin	8.00	19 10	—	—	—
17.20*	20.40	Hamburg	11.30	14 05*	40.—	72.—	—60	9.50	15.45	Venedig	11.05	19.10	115.—	207.—	1.30
9.50	12.45	Hannover	17.00	19.10	40.—	72.—	—60	12.20*	16.40	Warschau	8.00	14 05*	65.—	117.—	—95
17.20*	21.10	Heidelberg	7.10	14 05*	79.—	142.20	1.—	12.20*	17.05	Wien	9.00	14 05*	97.—	174.60	1.20
9.50	20.20	Helsingfors	7.40	19 10	165.—	297.—	1.95	—	—	Wien	13.40	19.10	97.—	174.60	1.20
12.20*	17.15	Karlsbad	7.40	14 05*	—	—	—95	—	—	Zürich	9.10	14 05*	110.—	198.—	1.35
12.20*	19.20	Karlsruhe	6 40	14 05*	86.—	154.80	1.10	12 20*	17.55	—	—	—	—	—	—

So = auch Sonntags * = Flugdienst nur vom 26. 6.—31. 8. — = Anfrage † = ab 10. 8. Ankunft 2 Std. früher Uhrzeiten = Landeszeiten Flugplan u. Preisänderungen vorbehalten

OSTSEE-HANDEL

„Koppelungsgeschäfte“, soweit das Wettbewerbsgesetz in Betracht kommt, mit überzeugenden Gründen widerlegt.

Koppelungsverbot für Eier.

Die Verordnung über die Abgabe von Lebens- und Futtermitteln vom 30. Dezember 1935 hatte bereits vorgesehen, daß im Kleinverkauf die Abgabe von Lebensmitteln nicht davon abhängig gemacht werden darf, daß der Käufer gleichzeitig Lebensmittel anderer Art oder andere Waren abnimmt oder abzunehmen verspricht. Diese Anordnung ist nun anlässlich der Neuregelung der Verbraucher-Höchstpreise für Hühner- und Enteneier dahin erweitert worden, daß es im Kleinverkauf auch verboten ist, die Abgabe von Eiern bestimmter Sorte (deutsche Handelsklasseneier, Kühlhauseier, Enteneier usw.) davon abhängig zu machen, daß der Käufer gleichzeitig Eier einer anderen Sorte oder Gütegruppe abnimmt oder abzunehmen verspricht.

Die durch Verordnung des Reichskommissars für die Preisbildung vom 13. April 1937 festgesetzten neuen Verbraucher-Höchstpreise für Hühner- und Enteneier sind im übrigen dieselben wie im Vorjahre, wobei gewisse landschaftliche Verschiedenheiten ausgeglichen worden sind. Auch für die bisher nicht im Preis festgesetzten sortierten Eier sind Verbraucher-Höchstpreise vorgesehen.

Einführung des Fahrradbriefes für gebrauchte Fahrräder

(siehe Wirtschaftsblatt der Industrie- und Handelskammer zu Berlin vom 27. April 1937).

Die Zahl von etwa 1/2 Million Fahrradbriefen, die bereits ausgestellt worden sind, bedeutet für die kurze Anlaufzeit der Neuregelung (vgl. „Wirtschaftsblatt“ 1936 Heft 21 S. 1021) einen beachtlichen Erfolg, wenn sie auch erst einen verhältnismäßig kleinen Teil der 17 Millionen Fahrrädern in sich schließt, auf die der Gesamtbestand in Deutschland geschätzt wird.

Darüber hinaus hat schon im Oktober v. J. der Reichs- und Preußische Verkehrsminister mit einer Anregung sehr viel weitergehende Aufgabengebiete für den Fahrradbrief aufgezeigt, indem er über die Besitzverhältnisse der neu gekauften Fahrräder hinaus die Frage der Verkehrssicherheit sämtlicher Fahrräder auf diesem Wege einer ständigen Nachprüfung und Klärung zuzuführen vorschlug. Im Verfolg dieser Anregung steht für die nächste Zeit die Einführung des Fahrradbriefes auch für gebrauchte Fahrräder bevor.

Dabei geht das Bestreben dahin, den Fahrradbesitzer sowohl unter dem Gesichtspunkt der Sachwerterhaltung als auch im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit zur bestmöglichen Wartung und Betreuung seines Rades anzuhalten, indem er bei notwendigen Instandsetzungsarbeiten des Fahrradmechanikers auf alle an seinem Fahrzeug bestehenden Mängel hingewiesen wird. Von dieser Maßnahme wird im übrigen auch eine wesentliche Einschränkung der gerade auf diesem Gebiet noch bestehenden Schwarz- und Pfscharbeit erwartet.

Verkehrswesen

Odertag 1937.

Der „Odertag“, der im vorigen Jahr in Stettin abgehalten worden ist, findet diesmal in Breslau statt, an einem sehr wichtigen Zentralpunkt der Oderschiffahrt insofern, als hier

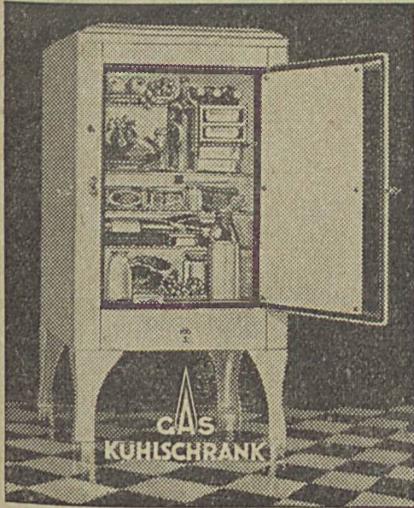
nicht nur mehrere große Hafenanlagen den Umschlagsverkehr mit den Binnenschiffen vermitteln, sondern auch die größten Reedereien, Binnenschiffahrtsspediteure und Binnenschiffahrtsorganisationen ihren Sitz haben.

In den letzten Monaten sind in der Öffentlichkeit zwei Oderschiffahrtsfragen von allgemeinem Interesse behandelt worden; einmal hat es sich um eine Lockerung der Notverordnungsbestimmungen gehandelt, und zwar speziell um die teilweise Aufhebung des Neubauverbotes, so daß die Oderschiffahrt nunmehr größtenteils von den Bindungen befreit ist, die ihr bisher bei der Modernisierung und Erneuerung ihres Fahrzeugparkes auferlegt waren und die praktisch bedeutet haben, daß in den letzten Jahren die Bautätigkeit stark gehemmt war.

Die andere Frage, deren Tragweite noch viel weiter geht, ist die des Mittellandkanals. Es ist klar, daß ein Kanal, der die bisher bestehende große Lücke im deutschen Binnenwasserstraßennetz schließen wird und der größte deutsche Produktionsgebiete mit größten deutschen Verbrauchszentren verbinden wird, eine Umwälzung in der deutschen Verkehrswirtschaft herbeizuführen geeignet ist. Um das bestehende Verkehrs- und Wirtschaftsgebäude vor weitgehenden Erschütterungen zu bewahren, sind seitens der Regierung vorsorgliche Maßnahmen ins Auge gefaßt, von denen uns in Schlesien am meisten die Abgaben-Frage interessiert. Von der Lösung dieser Frage hängt ein guter Teil des Schicksals der schlesischen Wirtschaft ab. Sich mit den Regierungsvorschlägen, die auf den ersten Blick die schlesische Wirtschaft nicht befriedigen können, zu beschäftigen, wird auf dem diesjährigen Odertag Gelegenheit genommen werden.

Der „Odertag“ findet in der Zeit vom 27.—29. Mai d. Js. in Breslau statt. In seinem Mittelpunkt steht die Arbeitstagung am Freitag, den 28. Mai d. Js., in der Aula Leopoldina der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität. Als Vortragende sind beste Kenner der ostdeutschen Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse gewonnen worden. Universitätsprofessor Dr. Hesse wird die verkehrswirtschaftlichen Probleme der Binnenschiffahrt in den großen allgemeinen Rahmen der Verkehrs- und Volkswirtschaft stellen. Er wird dabei die Folgerungen zur Darstellung bringen, die sich aus der Neuausrichtung der Volkswirtschafts- und Verkehrspolitik für die Binnenschiffahrtspolitik ergeben. Strombaudirektor Franzius, der verantwortliche Mann für den Ausbau der Oder, wird sich in seinem Vortrag mit der Frage befassen, was zu geschehen haben wird, nachdem das jetzige Ausbauprogramm der Oder durchgeführt ist. Bekanntlich ist der mit Ottmachau, Turawa und Berghof zur Verfügung gestellte Stauraum noch lange nicht ausreichend. Für die Oderschiffahrt als solche wird Schiffahrtsdirektor Langosch, Oppeln, sprechen, und zwar wird er sich mit den Tagesfragen, die die Oderschiffahrt bewegen, beschäftigen. Als Abschluß der Vortragsveranstaltung spricht der Erste Syndikus der Industrie- und Handelskammer Breslau, Dr. Dr. Freymark, der sich mit der bedeutsamen Stellung der Oder im Gefüge des deutschen Wasserstraßennetzes befassen wird. Er wird dabei auch auf die Fragen der Kanalbaupolitik eingehen.

In einem praktischen Anschauungsunterricht wird den Teilnehmern des „Odertages“ Gelegenheit gegeben werden, sich ein wichtiges Bauwerk im Rahmen des Oderausbaus anzusehen, nämlich das Staubecken Turawa, das bekanntlich



Die Wahl fällt auf den

Gaskühlschrank

Er ist ja auch im Betrieb so unglaublich billig. Die täglichen Betriebskosten für das winzige Gasflämmchen betragen nur wenige Pfennige. Die Kälte- und Eiszeugung erfolgt völlig lautlos, ohne bewegliche Maschinenteile, und wird nur durch Beheizung mit einem billigen Flämmchen erreicht.

Nähere Auskunft über den günstigen Anschaffungspreis und über das neueste Modell erhalten Sie durch die

Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

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

Franz L. Nimtz

STETTIN, Bollwerk 1

Tel.: Sammelnummer 35081

**Bunkerkohlen, Klarierungen
Reederei**

Schutenvermietung

Ankauf — Verkauf

GEORG GADOW

Frauendorf i. Pom.

Fernruf Nr. 26760

**Dauernde Werbung
schafft dauernden Umsatz!**

Volksgenosse

Auch durch Brandverhütung
dienst Du dem Volke!!!

Schütze Haus und Hof!

Pommersche Feuersozietät

Stettin, Pöliger Str. 1

Fernruf 25441

gegründet 1719



so weit fertiggestellt ist, daß mit der ersten Füllung des Beckens bereits begonnen worden ist.

Es hat sich zu einer angenehmen Übung herausgebildet, daß auf den Stromgebietstagen neben dem Arbeitsprogramm auch gesellschaftliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Übung wird auch in diesem Jahre beibehalten. Neben Empfindungen durch den Herrn Oberpräsidenten und durch die Wirtschaftskammer Schlesiens ist für Sonnabend, den 29. Mai, eine Ausflugsfahrt in ein schönes Stück der schlesischen Heimat vorgesehen, nämlich ins Waldenburger Bergland nach Bad Salzbrunn, wobei auch das Waldenburger Bergbau-Revier besichtigt werden soll.

Verordnung betreffend die Vermehrung des zum gewerbsmäßigen Befördern von Gütern und Schleppen bestimmten Schiffsraumes.

Auf Grund der Ermächtigung in der Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 26. Mai 1932 zur Durchführung der Anpassungsverordnung vom 23. Dezember 1931, 3. Teil: Bekämpfung der Noilage der Binnenschifffahrt (Deutscher Reichs- und Preuß. Staatsanzeiger Nr. 128), wird für die mir unterstellten, dem Verkehr mit Binnenschiffen dienenden Wasserstraßen (Provinz Pommern und darüber hinaus auf der Ost-Oder von der Provinzgrenze mit Brandenburg bis Peetz) einschl. der in den §§ 76—80 der Seewasserstraßenordnung vom 31. Oktober 1933 (RGBl. II S. 833) erwähnten Seewasserstraßen folgendes verordnet:

§ 1.

Die Vermehrung des zur gewerbsmäßigen Güterbeförderung und zum gewerbsmäßigen Schleppen bestimmten Schiffsraumes

- a) durch Zuzug oder Hereinnahme aus anderen Stromgebieten — mit Ausnahme der Stromgebiete der Oder und der Elbe und der Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder — sowie aus der Werkschifffahrt und der Seeschifffahrt,
- b) durch Neubau, durch Umbau und durch Wiederherstellung unbrauchbar gewesener Schiffe zur Güterbeförderung oder zum Schleppen oder in anderer Weise bedarf meiner Genehmigung.

Als Stromgebiet der Elbe im Sinne der Bestimmung des Abs. 1a gilt auch das Stromgebiet der Unterelbe, jedoch nicht die Elbe innerhalb Groß-Hamburg.

Mit Fahrzeugen, die den Beschränkungen nach Abs. 1a unterliegen, dürfen ohne meine Genehmigung weder Transporte ausgeführt werden, die im Geltungsbereich dieser Verordnung beginnen und enden, noch Transporte zwischen Orten dieses Geltungsbereichs und Orten des Stromgebiets der Elbe (einschließlich Unterelbe und Groß-Hamburg), der Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder und des Geltungsbereichs der Schiffsraumvermehrungsverordnung des Oberpräsidenten — Oderstrombauverwaltung — Breslau.

§ 2.

In dem Antrag auf Genehmigung ist Name und Wohnsitz des Schiffseigners, Name, Art und Bauart des Schiffes, dessen Baustoff (Holz, Eisenholz oder Eisen), dessen Tragfähigkeit und Eichbezeichnung, Maschinenstärke in PS., Breite und Länge über alles, Erbauungsjahr, Name und Sitz des Herstellers, Herstellungsnummer der Maschine (des Motors), Binnen- oder Seeschiffsregister und der dort eingetragene Heimatort nebst Registernummer anzugeben.

§ 3.

Die Genehmigung kann ohne Angabe von Gründen versagt oder an Bedingungen oder Auflagen gebunden werden.

§ 4.

Die Vorschrift des § 1 Abs. 1 b gilt nicht für den Neubau von Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft, für den Umbau und die Verlängerung von Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft sowie

für die Wiederherstellung unbrauchbar gewesener Fahrzeuge dieser Art, sofern nicht das Fahrzeug auf ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft umgestellt wird, für die Anbringung von Kortdüsen und Tunnelhecks an Güterselbstfahrern, für den Umbau von Schleppern und Aenderungen an ihnen, auch in der Triebkraft.

Die Vorschriften der §§ 1—3 gelten nicht für Tankselbstfahrer und Tankschleppkähne.

§ 5.

Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1937 in Kraft.

Meine Verordnung vom 23. Oktober 1932, betr. Schiffsraumvermehrung (veröffentlicht im Amtsblatt der Preuß. Regierung in Stettin, Stück 41 von 1932), tritt mit dem gleichen Zeitpunkt außer Kraft.

Stettin, den 22. April 1937.

Der Ober-Präsident — Wasserbaudirektion.

Beförderungssteuer im Werkfernverkehr.

Hinsichtlich der Abrechnung der Beförderungssteuer im Werkfernverkehr haben sich besonders bei den Firmen Schwierigkeiten ergeben, die üblicherweise vorwiegend Kleinsendungen befördern. Die bisherige Bestimmung, daß jede Einzelsendung (oder wenigstens die für einen Gemeindebezirk bestimmten Sendungen zusammengefaßt) auf 500 kg aufzurunden ist, ergab praktisch häufig eine übermäßig starke Steuerbelastung.

Der Reichsminister der Finanzen hat sich mit Erlaß vom 14. April d. J. — S 6722 — 8 III — damit einverstanden erklärt, daß die Steuer zukünftig auch in folgender Weise berechnet wird:

Nur das Gesamtrohgewicht aller bei einer Fahrt beförderten Güter wird auf 500 kg nach oben abgerundet. Das abgerundete Gesamtrohgewicht wird mit der Kilometerzahl der längsten Beförderungsstrecke vervielfacht. Längste Beförderungsstrecke ist die größte unter den Eisenbahntarifentfernungen zwischen dem gemeinsamen Absendungs- und den einzelnen Bestimmungsorten.

Anstelle der Eisenbahntarifentfernungen sind im Fall des § 32 Abs. 2 Satz 2 der Vorläufigen Durchführungsbestimmungen zum Beförderungssteuergesetz die Straßenentfernungen zugrunde zulegen.

Entrichtete Steuerbeträge sind weder zu erstatten noch anzurechnen.

Es wird besonders darauf hingewiesen, daß der Reichsminister der Finanzen diese Art der Berechnung der Beförderungssteuer als eine besondere Möglichkeit zuläßt für die Fälle, in denen die Steuerberechnung nach den Einzelsendungen unter Einzelaufrundung für den Steuerzahler ungünstiger wäre.

Wenn bei der Steuerberechnung im Werkfernverkehr der berechnete Steuerbetrag auf 5 Rpf. nach oben abzurunden ist, so bedeutet dies nach dem gleichen Erlaß des Reichsministers der Finanzen nicht, daß der Steuerbetrag für jede

Einzelbeförderung in dieser Weise abzurunden ist. Er weist darauf hin, daß in dem amtlichen Muster 7 zu § 34 der Vorläufigen Durchführungsbestimmungen zum Beförderungssteuergesetz (Nachweisung über die im Werkfernverkehr zu entrichtende Beförderungssteuer) die Spalte 10 (Steuerbetrag) durchkreuzt ist; hieraus folgt, daß nur der sich aus einer Nachweisung ergebende Gesamtsteuerbetrag abzurunden ist.

Eisenbahn-Güterverkehr *)

a) Deutsche Tarife.
Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. 6 (Verkehr deutsche Seehäfen—deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsbahnhöfe und umgekehrt). Die Gültigkeitsdauer vorgenannten Tarifs wird bis einschließlich 30. September 1937 verlängert.

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

In den **Ausnahmetarifen**

- 3 A 1 (Betonwaren usw.)
- 5 A 1 (Steine aus Naturgestein)
- 11 B 19 (Düngetorf)
- 23 A 4 (Bitumenpappe)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis 30. April 1938 und in den **Ausnahmetarifen**

- 8 B 4 (Weißblech und Weißband)
- 15 B 3 (gesalzene Heringe)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis zum 31. Mai 1938 verlängert.

b) Deutsche Verbandtarife.

Deutsch-Belgischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1937 wird der obige Verbandtarif neu herausgegeben.

c) Ausländische Tarife.

Tschechoslowakisch-Oesterreichischer Verbandgütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1937 trat ein neuer Anhang I (Tarifnachlässe) in Kraft.

Ungarische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1937 trat unter Aufhebung der bisherigen Ausgabe ein neuer Lokalgütertarif, Teil II, in Kraft.

d) Verschiedenes.

Änderungen von Bahnhofsnamen. Nachstehende Bahnhofsnamen werden wie folgt geändert:

von:	auf:	am:
Arheilgen	Darmstadt-Arheilgen	22. 5. 1937
Bluno	Blunau	22. 5. 1937
Carwitz	Karwitz	1. 6. 1937
Eberstadt (Bergstr.)	Darmstadt-Eberstadt	22. 5. 1937
Horka (Oberläusitz)	Wehrkirch	22. 5. 1937
Kranichstein	Darmstadt-Kranichstein	22. 5. 1937
Mischline	Bachheiden	22. 5. 1937
Mücka (Oberlausitz)	Stockteich	22. 5. 1937
Oelschütz	Nitzschka	22. 5. 1937
Sakrau-Suckowitz	Rosengrund	22. 5. 1937
Schaloh	Schaloh	22. 5. 1937
Uhyst	Spreefurt	22. 5. 1937
Uhyst Vorbf.	Spreefurt Vorbf.	22. 5. 1937

Kursänderungen. Im Verkehr mit nachstehenden Ländern wurden die Kurse ab 1. Mai 1937 wie folgt festgesetzt:

Verkehr mit	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
Dänemark	1 Kr. = 55 Rpf.	1 RM. = 1,83 Kr.
England	1 engl. Pfd. = 1229 Rpf.	1 RM. = 0,082 engl. Pfd.
Frankreich	1 Fr. = 11,1 Rpf.	1 RM. = 9,06 Fr.
d.Niederlanden	1 Gulden = 137 Rpf. §)	1 RM. = 0,74 Gulden §§
Norwegen	1 Kr. = 62 Rpf.	1 RM. = 1,63 Kr.
Rumänien	1 Leu = 1,90 Rpf. †)	—
Schweden	1 Kr. = 64 Rpf.	1 RM. = 1,59 Kr.
der Schweiz	1 Fr. = 57 Rpf.	1 RM. = 1,76 Fr.

†) Nur für die Frachtvergütung im Verkehr Rumänien-Deutschland.

§) Nur für den Güterverkehr zwischen den Niederlanden und den Bahnhöfen der RBD. Köln, Essen, Saarbrücken, Münster (Westf.) und Wuppertal und der in diesen Bezirken gelegenen Privatbahnen, soweit sie in die Tarifhefte Teil II Heft 3a und 3b einbezogen sind.

§§) Nur für den Güterverkehr zwischen den Niederlanden und den nordischen Ländern.

Post, Telegraphie

Warenproben nach dem Ausland.

Es wird häufig versucht, Warenproben nach dem Ausland, die das Höchstgewicht von 500 g überschreiten, als Mischsendungen zu verschicken. Eine solche Versendung ist keinesfalls zulässig, da die in Mischsendungen enthaltenen verschiedenen Sendungsgattungen jede für sich den für sie maßgebenden Vorschriften genügen müssen. Warenproben dürfen niemals schwerer sein als 500 g, gleichviel ob sie sich allein oder in Mischsendungen verschickt werden. Ein Verstoß gegen diese Vorschriften kann unliebsame Weiterungen und erhebliche Kosten für Absender und Empfänger zur Folge haben.

Schmuckblattelegramm der Deutschen Reichspost.

Nach einer Verordnung des Reichspostministers werden vom 1. Mai ab die Sondergebühren für Schmuckblattelegramme herabgesetzt. Statt bisher 1,00 RM. für jedes Telegramm bis zu 50 Wörtern und 40 Rpf. mehr für je weitere volle oder angefangene 50 Wörter beträgt die Sondergebühr künftig nur noch 75 Rpf. für jedes Telegramm ohne Rücksicht auf die Wortzahl. Gleichzeitig ermäßigt sich auch der Kaufpreis für unbeschriebene Telegrammschmuckblätter. Sie kosten künftig bei gleichzeitiger Abnahme bis zu 25 Blatt nicht mehr 70. sondern 50 Rpf., bei 26 bis 100 Blatt statt 60 nur noch 40 Rpf. und bei mehr als 100 Blatt nicht mehr 50, sondern nur noch 30 Rpf.

Postkarten mit Anschriftklappen.

Bei der Verwendung von Postkarten mit Anschriftklappen hat die Deutsche Reichspost bisher beansprucht, daß die Klappen der ganzen Fläche nach fest aufgeklebt werden. Künftig sollen versuchsweise auch Postkarten zur Beförderung zugelassen werden, deren Anschriftklappe lediglich mit einem mindestens 1 cm breiten Streifen am oberen Längsrande aufgeklebt ist. Damit eine Prüfung möglich bleibt, daß die Anschriftklappen auf der Rückseite nicht beschrieben sind, dürfen die Seitenränder der Klappen nicht auf die Postkarte aufgeklebt werden.

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

Außenhandel

Veranstaltung der Deutschen Handelskammer in Schweden.

Am 26. und 27. April 1937 fanden in Malmö und Gothenburg Vortragsveranstaltungen der Deutschen Handelskammer in Schweden unter dem Vorsitz von Präsident Koux statt, an denen als Vertreter der Industrie- und Handelskammer zu Stettin deren Vizepräsident Konsul Meister und der stellvertretende Syndikus Dr. Schoene teilnahmen. Im Mittelpunkt der Veranstaltungen standen Vorträge des Konsuls Hans Kröger, Lübeck, Direktor des Possehl-Konzerns, der in Malmö über das Thema „Die Häfen des Ostseeraums und ihre wirtschaftspolitische Bedeutung“ und in Gothenburg über „Außenhandelsfragen des Jahres 1937“ sprach. Die Teilnahme der am Außenhandel mit Deutschland interessierten süd- und westschwedischen Wirtschaftler war bei beiden Veranstaltungen eine außerordentlich lebhaft. Für die Industrie- und Handelskammer zu Stettin und gleichzeitig für die Außenhandelsstelle zu Berlin überbrachte Konsul Carl Meister der Schwesterkammer in Schweden Grüße und Wünsche. Im übrigen gaben die Veranstaltungen reichlich Gelegenheit, im Gespräch mit den schwedischen Kaufleuten manche alte Verbindung wieder zu beleben und neue Verbindungen aufzunehmen, so daß zu hoffen steht, daß die beiden Zusammenkünfte in Malmö und Gothenburg sich vorteilhaft auf die Entwicklung der deutsch-schwedischen Wirtschaftsbeziehungen auswirken werden.

Rohstoffbewirtschaftung.

Uebermäßige Beanspruchung der Kraftfahrzeug-Gummireifen bei der Heranschaffung von Baustoffen und Baustellen.

Bei den Anträgen auf Zuteilung von Ersatzgummireifen für Nutzkraftwagen ist aufgefallen, daß der Bedarf bei den Fahrzeugen, die regelmäßig Baustellen befahren, besonders groß ist. Wie eine Nachprüfung ergeben hat, ist dieser Umstand auf das Befahren nicht ausgebauter Zufahrten zu den Baustellen und auf den völlig unwegsamen Zustand der Baustellen selbst zurückzuführen.

Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister hat hierzu unter dem 6. April d. J. folgenden Erlaß veröffentlicht:

Da bei der gegenwärtigen Rohstofflage mit der Kraftfahrzeugbereifung besonders schonend umgegangen werden müsse, könne dieser Zustand, der einen unverantwortlichen Raubbau an dem schwer zu beschaffenden Kautschuk darstellt, nicht länger geduldet werden. Kraftwagenbesitzer, die Baustoffe für Neubauten heranzufahren, könnten nicht damit rechnen, daß ihnen für vorzeitig zugrunde gehende Nutzkraftwagenreifen Ersatz gegeben wird. Es liege daher im eigenen Interesse der Bauunternehmer und der Bauausführenden, für ordnungsmäßige Zufahrten zu den Baustellen zu sorgen und die Baustellen so zu befestigen, daß eine Ueberbeanspruchung der Nutzkraftwagenreifen vermieden wird. Daher sei es zwingende Pflicht, bei Neubauten zuerst für einwandfreie Zufahrtswege zu sorgen. Es dürfe nicht vorkommen, daß mit Steinen oder anderem Material beladene Lastkraftwagen in grundlosem Gelände oder über mit spitzen Vorlagesteinen versehene Wege fahren müssen. Wo ordnungsmäßige Zufahrten nicht geschaffen sind, müsse — ungeachtet der entstehenden Mehrkosten und des Zeitverlustes — das Material auf Feldbahnen umgeladen werden. Im übrigen ist auf den Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 11. September 1936 über die Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Einschränkung unnötigen Gummiverbrauchs zu verweisen.

Prüfungswesen

Industrie-Facharbeiterprüfung.

Die nächste Industrie-Facharbeiterprüfung wird im Herbst dieses Jahres durchgeführt. Die Anmeldungen hierfür sind bis zum 1. Juni 1937 bei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Frauenstraße 30, einzureichen. Entsprechende Vordrucke werden unentgeltlich abgegeben. Die gemeinsam von der Reichsgruppe Industrie und der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer für die einzelnen Lehrberufe herausgegebenen Prüfungsanforderungen sind maßgebend und können ebenfalls durch die Kammer unentgeltlich bezogen werden. Die Prüfungsgebühr beträgt RM. 5,—.

Meister- und Gehilfenprüfungen im Buchdruckgewerbe.

Durch die Ueberleitung des Buchdruckgewerbes in die Wirtschaftsgruppe Industrie hat die Industrie- und Handelskammer die Betreuung dieses Wirtschaftszweiges vollständig übernommen. Unter Beibehaltung der alten bewährten Einrichtungen wurden inzwischen die Meister- und Gehilfenprüfungen durchgeführt. Die einzelnen Ergebnisse sind folgende:

I. Meisterprüfung:

1. Schriftsetzer Ernst Lipski, Cammin
2. Drucker Hans Bonke, Stettin
3. Drucker Artur Pews, Stettin
4. Schriftsetzer Johannes Frederich, Podejuch.

II. Gehilfenprüfung:

- | | |
|---|------------|
| 1. Schriftsetzer Heinz Rudolph, Stettin | sehr gut |
| 2. „ Heinz Grempler, Stettin | } gut |
| 3. „ Kurt Hechtisch, Stettin | |
| 4. „ Gerhard Rudolf, Stettin | |
| 5. „ Emil Lange, Greifenberg | |
| 6. „ Werner Schmidt, Stettin | } fast gut |
| 7. „ Günter Schäfer, Stettin | |
| 8. „ Ulrich Schulz, Gollnow | |
| 9. „ Gerhard Bethke, Stettin | |
| 10. „ Karl-Heinz Bartelt, Stettin | |
| 11. „ Helmut Zimdahl, Stettin | |
| 12. „ Kurt Bröker, Stettin | |
| 13. „ Werner Schmidt, Stettin | |
| 14. „ Hans-Joachim Kuhn, Stettin | |
| 15. „ Günter Reinfeldt, Stargard | |
| 16. „ Otto Bartelt, Gollnow | } genügend |
| 17. „ Paul Volkmann, Stettin | |
| 18. „ Ernst Peetz, Stettin | |
| 19. „ Walter Schön, Stettin | |
| 20. „ Willi Haß, Stettin | |
| 21. „ Heinz Krause, Pasewalk | |
| 22. Drucker Walter Witte, Stettin | sehr gut |
| 23. „ Gerhard Dahl, Stettin | fast gut |
| 24. „ Johannes Rühl, Stettin | } genügend |
| 25. „ Albert Ehlert, Ueckermünde | |
| 26. „ Walter Franck, Stettin | |
| 27. „ Robert Krause, Torgelow | |
| 28. „ Willi Räthel, Swinemünde | |
| 29. Lithograph Max May, Stettin | gut |

Messen und Ausstellungen

Internationale Messe in Posen.

Am 2. Mai 1937 wurde die 16. Internationale Posener Messe im Beisein des polnischen Handelsministers Roman sowie

zahlreicher übriger Ehrengäste, darunter auch des deutschen Generalkonsuls in Posen, Dr. Walter, feierlich eröffnet. Die diesjährige Posener Internationale Messe konnte noch eine lebhaftere Beteiligung von Ausstellern aufweisen als die vorhergehenden Messen und vermittelte starke Eindrücke von den zurzeit obwaltenden Tendenzen, die die polnische Wirtschaftspolitik leiten. Auch das Ausland hatte der Messe, die als die repräsentative polnische Messe angesprochen werden muß, eine erhebliche Aufmerksamkeit zugewandt, was unter anderem auch durch die Anwesenheit des holländischen Handels- und Schifffahrtsministers zum Ausdruck kam. Besonders ins Auge fiel die deutsche Beteiligung, die auch dieses Mal wieder eine sehr reichhaltige war und hoffentlich zur weiteren Belebung des deutsch-polnischen Außenhandels beitragen wird. Namentlich in der Automobilausstellung nahm Deutschland wohl unbestritten den ersten Raum ein.

Auch die Stettiner Wirtschaft war dieses Mal wieder auf der Posener Messe vertreten, und zwar durch die Beiratsmitglieder der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Otto Karkutsch und Direktor Plaug, einen Vertreter der Geschäftsführung der Kammer und einen Vertreter der Stettiner Hafengesellschaft. Den Stettiner Teilnehmern wurde Gelegenheit geboten, Empfängen, die die Handelskammer in Posen, die Leitung der Posener Messe und die Landwirtschaftskammer für den Posener Bezirk veranstalteten, beizuwohnen und bei dieser Gelegenheit eine Reihe von Besprechungen mit polnischen Wirtschaftskreisen zu führen.

Verschiedenes

Institut für Finnlandkunde.

Das Institut für Finnlandkunde der Universität Greifswald überreichte der Industrie- und Handelskammer zu Stettin einen Sonderdruck aus dem Taschenbuch der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, der „Die Nordischen Auslandsinstitute der Universität Greifswald und Das Institut für Finnlandkunde“ betitelt ist.

Interessenten werden auf das Erscheinen dieses Sonderdrucks hiermit ausdrücklich hingewiesen.

Türkisches Konsulat in Berlin.

Die Türkische Botschaft zu Berlin hat dem Auswärtigen Amt mitgeteilt, daß Herr Selim Rauf Sarper anstelle des nach Odessa versetzten Konsuls Ali Riza Malkoc zum Türkischen Konsul in Berlin ernannt worden ist.

Die vorläufige Anerkennung und Zulassung des Genannten wird durch das Regierungsamtsblatt bekanntgemacht werden.

Königlich Italienisches Generalkonsulat in Berlin.

Die Geschäftsräume des Königlich Italienischen Generalkonsulats in Berlin sind nach Berlin W. 35, Viktoriastr. 36, verlegt worden. Die Fernsprechnummern lauten: 22 2368 und 22 2369.

Fachbuchlisten.

Die große Werbeaktion für das Fachbuch ist voll im Gange. Im Hinblick auf die damit geschaffene Aufnahmebereitschaft ist es zweckmäßig, wenn die Betriebe, soweit dies noch nicht geschehen ist, für sämtliche Gefolgschaftsmitglieder die entsprechenden Fachbuchauswahlverzeichnisse kostenlos beim Landesleiter der Reichsschrifttumskammer anfordern. Für Pommern ist Landesleiter Hans Diebenow, Stettin, Lindenstraße 1.

Es wird bemerkt, daß der Erfolg der Fachbuchwerbung sehr stark davon abhängt, daß die Betriebe sich in die Werbung

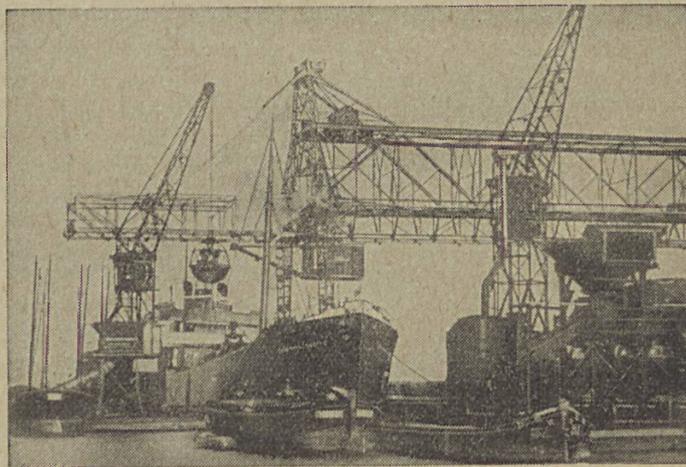
Alle Achtung, —
„der weiss, was er will!“

so sagt man unwillkürlich, wenn ein Geschäftsbrief Hand und Fuß hat — freundlich, aber bündig zum Ausdruck bringt: „Ich habe Ihnen etwas zu bieten!“

Zu solch' einem Brief gehört, daß er auf „Feldmühle Special-Bank-Post“ geschrieben ist, das Papier der „Tüchtigen“. Es stellt selbst etwas dar in seiner griffigen Klanghärte und wirkt gediegen, fortschrittlich und sehr persönlich.

Achten Sie auf dieses Wasserzeichen!

7528-FELDMÜHLE-7528
SPECIAL-BANK-POST



Eigene Umschlagstelle in Stettin

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

STETTIN - SASSNITZ

Tel.-Adresse: Stinnesugo

einschalten und sich für die Verteilung der Fachbuchlisten einsetzen. Die Industrie- und Handelskammer zu Stettin würde es begrüßen, wenn auch von den Firmen ihres Bezirkes von den gegebenen Möglichkeiten in dieser Beziehung recht zahlreich Gebrauch gemacht würde.

Buchbesprechungen.

Konsulats- und Mustervorschriften herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer Hamburg.

Zu der von der Zollauskunfts-Abteilung der Industrie- und Handelskammer Hamburg bearbeiteten Zusammenstellung der Konsulats- und Mustervorschriften ist der dritte Nachtrag nach dem Stande vom 30. März 1937 erschienen.

Der Preis des dritten Nachtrages einschließlich der bereits erschienenen und der in Abständen von zwei Monaten erscheinenden drei weiteren Nachträge beträgt portofrei RM. 2.—. Bestellungen sind an den Verlag Carl H. Dieckmann, Hamburg 11, Gr. Burstah 31, zu richten unter gleichzeitiger Einzahlung des Betrages auf das Postscheckkonto Hamburg 57 367.

Bei dieser Gelegenheit sei nochmals darauf hingewiesen, daß die „Konsulats- und Mustervorschriften“ in erschöpfender und übersichtlicher Form alle Vorschriften und Förmlichkeiten für den Warenversand nach allen Ländern der Welt enthalten. Der Preis des Buches einschließlich der bereits erschienenen und der weiterhin noch erscheinenden drei Nachträge beträgt RM. 4.50 portofrei.

Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften.

Von dem bereits in Nr. 8 des Ostsee-Handels angekündigten Werke „Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften 1937“, Verlag von Hoppenstedt & Co., Berlin W 8, ist inzwischen der II. Band des 42. Jahrganges erschienen. Der einzelne Band kostet RM. 50.—.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Herausgeber Reichsminister Dr. Hans Frank, Präsident der Akademie für Deutsches Recht. IV. Jahrgang. Erscheint zweimal monatlich, am 1. und 15. jeden Monats. Bezugspreis vierteljährlich RM. 5.—, für Studenten, Referendare und unbesoldete Assessoren vierteljährlich RM. 4.—.

Die Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht bringt in jedem ihrer Hefte bedeutsame Beiträge von führenden Persönlichkeiten aus Staat, Partei und Wissenschaft zu aktuellen Fragen der Rechtspolitik des allgemeinen Rechtslebens. Zugleich berichtet sie über die Arbeiten der Akademie für Deut-

ches Recht, insbesondere die Tätigkeit ihrer zahlreichen Ausschüsse für die Neugestaltung des deutschen Rechts. Dem Wirtschaftsrecht mit allen seinen Verzweigungen widmet sie besondere Aufmerksamkeit. Neueste Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung werden mit kritischen Anmerkungen maßgebender Sachkenner veröffentlicht. Eine Bücher- und Zeitschriftenschau verzeichnet das deutsche Schrifttum lückenlos, das ausländische entsprechend seiner Bedeutung. Alle wichtigen Neuerscheinungen werden von berufener Seite knapp, aber schnell und mit kritischer Sorgfalt besprochen.

Ein- und Ausfuhrverbote des Deutschen Reiches.

In der Reihe der Sonderarbeiten zur Förderung des deutschen Außenhandels hat die Reichsstelle für den Außenhandel die Ausgabe 1937 **Ein- und Ausfuhrverbote des Deutschen Reiches mit Anhang: Liste und Zuständigkeit der von den Ueberwachungsstellen bewirtschafteten Waren** herausgegeben. Die Druckschrift enthält nach dem Stande vom 31. 3. 37 die grundlegenden deutschen Vorschriften über Ein- und Ausfuhrverbote. Sie umfaßt die Verordnungen und Bekanntmachungen nebst Ausführungsbestimmungen über die

Außenhandelskontrolle, Uebertragung der Bewilligungsbefugnisse, Verbote der Ein- und Ausfuhr von Waren sowie Verzeichnisse ein- und ausfuhrverbotener Waren, Ausfuhrerleichterungen, Ein- und Ausfuhr im Lagerverkehr

und das Gesetz zum Schutze der deutschen Warenausfuhr. Erläuterungen, Hinweise auf Anschriften amtlicher Stellen und dgl. sowie Uebersichten und Verweisungen erleichtern den Ueberblick über die in ihr gegebenen Bestimmungen.

Im Anhang sind das Kriegsgerätegesetz mit der Bekanntmachung des Reichskommissars für Ein- und Ausfuhrbewilligung, betreffend Liste der Kriegsgeräte, die Devisenbestimmungen für die Wareneinfuhr — Abfertigungsverbote, Ausnahmen von der devisenmäßigen Behandlung — sowie ein Verzeichnis der Ueberwachungsstellen mit ihren Anschriften und Telephonnummern aufgenommen worden. Zwei Listen mit Angabe der Zuständigkeit der Ueberwachungsstellen vervollständigen das Ganze.

Die Druckschrift kann zum Preise von RM. 3.20 zuzüglich RM. 0.30 Versandkosten von der Eildienst für amtliche und private Handelsnachrichten G.m.b.H., Berlin W. 9, Potsdamer Straße 10—11, Postscheckkonto: Berlin 161 177, bezogen werden.

Konnossemente, Frachtbriefe

in den neuesten Mustern, Rechnungen, Briefbogen, Postkarten, kurz alle im kaufmännischen Leben benötigten Drucksachen, liefert schnell und sauber



FISCHER & SCHMIDT, BUCHDRUCKEREI

STETTIN, Große Wollweberstr. 13

Fernsprecher 21665/66

Länderberichte

Schweden

Außenhandel nach Ländern im Februar. Für die ersten beiden Monate 1937 beträgt die schwedische Gesamteinfuhr 275,6 Mill. Kr. gegen 248,5 Mill. Kr. im gleichen Zeitraum vorigen Jahres. Davon entfallen auf die Einfuhr aus europäischen Ländern 211,6 Mill. Kr. gegen 190,2 Mill. Kr., auf Afrika 1,9 Mill. Kr. gegen 1,2 Mill. Kr., Asien 6,2 Mill. Kr. gegen 4,6 Mill. Kr., Amerika 55,1 Mill. Kr. gegen 52,0 Mill. Kr. und Australien 0,9 Mill. Kr. gegen 0,5 Mill. Kr. Unter den Ländern Europas steht Deutschland mit einer Lieferung von 59,1 Mill. Kr. gegen 56,8 Mill. Kr. an der Spitze. An nächster Stelle folgt die Einfuhr aus England mit 48,2 Mill. Kr. gegen 45,2 Mill. Kr. Weiter sind zu erwähnen die Einfuhren aus Norwegen mit unverändert 9,2 Mill. Kr., Dänemark mit 15,7 Mill. Kr. gegen 15,0 Mill. Kr., den Niederlanden mit 13,9 Mill. Kr. und 11,0 Mill. Kr. sowie Belgien mit 11,3 Mill. Kr. gegen 9,1 Mill. Kr. Höchst bemerkenswert ist die besonders starke Steigerung der schwedischen Einfuhr aus Griechenland auf 7,4 Mill. Kr. gegen 1,3 Mill. Kr. in den beiden ersten Monaten 1936, ferner aus der Tschechoslowakei auf 5,6 Mill. Kr. gegen 4,0 Mill. Kr. sowie aus Frankreich auf 8,8 Mill. Kr. gegen 7,8 Mill. Kr. Bei der weiteren Steigerung der schwedischen Einfuhr aus dem amerikanischen Kontinent sind beteiligt die Verein. Staaten mit 39,9 Mill. Kr. gegen 38,7 Mill. Kr., Brasilien mit 4,5 Mill. Kronen gegen 4,5 Mill. Kr. und Argentinien mit 6,3 Mill. Kr. gegen 5,6 Mill. Kr.

Die Erhöhung der schwedischen Ausfuhr in den beiden ersten Monaten des Jahres auf 238,1 Mill. Kr. gegen 196,5 Mill. Kr. in dem gleichen Zeitraum 1936 ist noch etwas größer als die der Einfuhr. Vom schwedischen Gesamtexport gingen nach Europa 176,4 Mill. Kr. gegen 151,1 Mill. Kr., Afrika 4,9 Mill. Kr. gegen 3,8 Mill. Kr., Asien 19,6 Mill. Kr. gegen 9,2 Mill. Kr., Amerika 35,0 Mill. Kr. gegen 27,4 Mill. Kronen und Australien 2,2 Mill. Kr. gegen 2,0 Mill. Kr. Unter den europäischen Ländern ergeben sich besonders bemerkenswerte Erhöhungen nach Norwegen auf 22,2 Mill. Kr. gegen 10,0 Mill. Kr. (zufälliges Zusammenfallen von Ablieferungen fertiger Schiffe), ferner nach Finnland auf 9,6 Mill. Kr. gegen 7,4 Mill. Kr., Deutschland auf 36,9 Mill. Kr. gegen 34,8 Mill. Kr., England auf 52,0 Mill. Kr. gegen 50,3 Mill. Kronen sowie Belgien auf 8,7 Mill. Kr. gegen 6,0 Mill. Kr. Die erwähnte starke Erhöhung der schwedischen Ausfuhr nach Asien entfällt zum weitaus größten Teil auf Japan, wohin der Export auf 9,9 Mill. Kr. gegen 3,7 Mill. Kr. gestiegen ist. Auf dem amerikanischen Kontinent erhöhte sich Schwedens Export nach den Verein. Staaten auf 26,2 Mill. Kr. gegen 21,1 Mill. Kr. und nach Brasilien auf 1,8 Mill. Kr. gegen 0,9 Mill. Kr.

Letzte Berichte über Eisenerz-, Papiermasse- und Holzverkäufe in Schweden. Die Eisenerz-Ausfuhr der Grängesberg-Gesellschaft belief sich für den Monat März d. J. auf 958 000 t gegenüber 788 000 t im Februar d. J. und 751 000 t im März v. J. und stellt die bisherige Höchstziffer dar. Die Schwedische Papiermasse-Zeitschrift stellt fest, daß kaum 10 v. H. der diesjährigen Erzeugung an Sulfatmasse unverkauft bleiben werden und daß die Sulfatmasse-Erzeugung praktisch bereits ausverkauft ist. Von der nächstjährigen Er-

zeugung sind bereits 55–60 v. H. der Sulfatmasse und rund 70 v. H. der Sulfatmasse verkauft worden. Die Preise sind fest bei steigender Tendenz.

Die Holzverkäufe Schwedens für diesjährige Lieferungen belaufen sich gegenwärtig auf 610 000 Ständer, so daß von der international vereinbarten diesjährigen Ausfuhrquote Schwedens zurzeit nur noch 230 000 Ständer verkauft werden können. (S.I.P.)

Rentabilität der Landwirtschaft verschlechtert. Aus dem jetzt vorliegenden Bericht der Reichsvereinigung schwedischer Meiereien für das vergangene Jahr ergibt sich, daß sich die Rentabilität der Landwirtschaft im ganzen gegenüber dem Jahre 1935 etwas verschlechtert hat. Die allgemeine Verbesserung der Konjunktur ist der Landwirtschaft insofern im vergangenen Jahr zugute gekommen, als die Preise durchgängig ein höheres Niveau als im Jahre 1935 zeigten. Auf der anderen Seite jedoch ist die bessere Preislage ausgeglichen worden durch eine Verteuerung notwendiger Bedarfsartikel der Landwirtschaft, ferner durch höhere Arbeitslöhne und eine mäßige Ernte. Die internationale Konjunktur brachte in der ersten Hälfte des vorigen Jahres für schwedische Ausfuhrbutter durchgehend günstigere Absatzmöglichkeiten mit sich. Der Absatz von Butter hat sich im Vergleich zum Jahr 1935, nicht nur im Export, sondern auch am inländischen Markt, um rd. 10 Proz. erhöht. Die Gesamtausfuhr von Butter aus Schweden belief sich im vorigen Jahre auf 19 260 t gegen 20 294 t im Jahre 1935. Die Erzeugung von Butter in den Meiereien betrug im vorigen Jahre 67,2 Mill. kg gegen 63,5 Mill. kg im Jahre 1935 und hatte sich damit um 5,9 Proz. erhöht.

Schweden baut die erste Papierfabrik Chinas.

(DSN.) Einem Bericht der Stockholmer Presse zufolge beendet die schwedische Firma Karlstads Mekaniska Verkstad, eine auf dem internationalen Markt als führend bekannte Herstellerfirma von Zellstoff- und Papiermaschinen, Wasserturbinen usw., augenblicklich in der Nähe Kantons die Errichtung der ersten mit einer Zellstofffabrik verbundene Papierfabrik Chinas. Der Bauauftrag wurde durch die Swedish Trading Company vermittelt. Die Anlage gehört der Kantonregierung. Es wird damit gerechnet, daß die Fabrikation bereits im Laufe des Sommers beginnt. Vier Schweden werden sie leiten.

Norwegen

Steigende Lebenshaltungskosten. Der norwegische Lebenshaltungskostenindex vom 15. 4. 37 stieg gegenüber dem Vormonat um 2 Punkte, d. h. von 161 auf 163.

Walfanggesellschaft „Rosshavet“ gibt Vorschußdividende. Die Walfanggesellschaft „Rosshavet“ hat beschlossen, eine Vorschußdividende von 20 Proz. zu verteilen.

Nachtrag V zum Verzeichnis pharmazeutischer Spezialpräparate. Zu der 4. Ausgabe des „Verzeichnisses pharmazeutischer Spezialpräparate und einiger anderer Waren, deren Einfuhr und Vertrieb in Norwegen erlaubt ist“, ist am 10. 4. von dem unter dem norwegischen Medizinaldirektorat stehenden Kontrollaboratorium für pharmazeutische Spezialitäten in Blindern (bei Oslo) ein Nachtrag V herausgegeben worden, der verschiedene Änderungen der obengenannten 4. Ausgabe enthält.

Betriebsaufnahme der ersten Kunstseidefabrik. Die unter der Firma Kunstsilkefabriken A/S in Notodden gegründete erste norwegische Kunstseidefabrik nimmt in diesen Tagen bereits den Betrieb auf. Zunächst soll versuchsweise mit einer Tageserzeugung von 100 kg Stapelfaser begonnen werden. Sie soll später auf 1500 kg Stapelfaser und 600 kg Kunstseidegarn gesteigert werden. Die gesamten Anlage- und Betriebsunkosten belaufen sich auf 1,95 Mill. Kr. Mit einem Jahresumsatz von 1,75 Mill. Kr. wird gerechnet.

Dänemark.

Außenhandel. Die Außenhandelsziffern für März weisen eine erhebliche Steigerung der Einfuhr sowohl gegenüber dem Vormonat als auch besonders gegenüber dem Vorjahre auf, während die Ausfuhr nur eine geringe Erhöhung aufzuweisen hat.

	März 1937	Febr. 1937	Jan./März 1937	Jan./März 1936
		(in Mill. Kr.)		
Einfuhr	145,9	119,8	405,8	329,8
Ausfuhr				
inl. Waren	117,2	113,0	342,0	311,1
Wiederausfuhr	5,1	5,6	15,9	13,5
Einfuhr (—) bzw. Ausfuhr (+)				
Ueberschuß	—23,6	—1,2	—47,9	—5,2

Bis auf einige fast unbedeutende Posten haben fast alle Gruppen höhere Einfuhrwerte in den Monaten Januar bis März 1937 gegenüber den Vorjahrsmonaten aufzuweisen, doch betreffen die starken Steigerungen nur einige Gruppen. So betrug der Einfuhrwert für ungemahlene Getreide und Mischsaat im 1. Viertel 1937 46,2 Mill. Kr. gegen 17,1 Mill. Kr. im 1. Viertel 1936, eine Steigerung um allein 30 Mill. Kr., die auf den erhöhten Einfuhrbedarf auf Grund der mäßigen Getreideernte zurückzuführen ist. Weitere erhebliche Erhöhungen weisen mineralische Brennstoffe von 32,2 auf 40,9 Mill. Kr., Roheisen und grob verarbeitete Eisenwaren von 21,3 auf 28,8 Mill. Kr., verschiedene Pflanzenstoffe von 30,3 auf 36,8 Mill. Kr. auf. Als einziger Posten sind Talg, Oele usw. (von 24,4 auf 22,8 Mill. Kr.) nennenswert zurückgegangen.

An der Ausfuhrsteigerung haben fast alle Gruppen Anteil, doch verzeichnen nur einige Gruppen größere Zunahmen. Lebendes Vieh stieg von 14,9 Mill. Kr. im 1. Viertel 1936 auf 21,8 Mill. Kr. im 1. Viertel 1937, Schiffe von 5,3 auf 9,0 Mill. Kr., Automobile usw. von 16,1 auf 19,6 Mill. Kronen, Talg, Oele usw. von 14,2 auf 17,6 Mill. Kr. ferner ungemahlene Getreide usw., Futtermittel usw. und roh bearbeitete Mineralien um je 1 Mill. Kr.

Der Warenaustausch mit Deutschland hat sich in den 3 ersten Monaten gehoben; im Vergleich zur entsprechenden Zeit 1936 stieg die Einfuhr aus Deutschland auf 91,3 Mill. Kr. (von 76,3 Mill. Kr.) und die Ausfuhr nach Deutschland auf 66,1 Mill. Kr. (von 64,7 Mill. Kr.)

Verlängerung von Ausnahmetarifen. Nach Mitteilung der Generaldirektion der dänischen Staatsbahnen ist die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 45 für Sammelgüter u. ä. im deutsch-dänischen Güterverkehr von Basel nach Kopenhagen bis zum 30. 4. 38 verlängert worden. Im dänisch-schwedischen Güterverkehr ist der Ausnahmetarif 1 mit Herabsetzung von Frachtsätzen für Holz von bestimmten schwedischen Stationen über

Malmö nach dänischen Stationen mit Wirkung vom 1. 5. 37 in Kraft gesetzt worden.

Freie Stadt Danzig

Schiffahrt. In den Hafen Danzig gingen im April d. J. ein 443 Schiffe mit 279 628 Nrgt., davon mit Ladung 156 Schiffe mit 102 782 Nrgt. und gingen aus 446 Schiffe mit 296 815 Nrgt., davon mit Ladung 390 Schiffe mit 252 957 Nrgt. Als Nothäfen liefen im April in Danzig ein 38 Schiffe mit 33 000 Nrgt. und gingen aus 36 Schiffe mit 31 998 Nrgt. In den ersten vier Monaten d. J. liefen in Danzig ein 1 651 Schiffe mit 1 120 297 Nrgt. (in 4 Monaten 1936: 1 537 Schiffe mit 942 344 Nrgt.)

Umschlagsteigerung in Danzig und Gdingen. Gdingen hat einen Vorsprung von rund 2 Mill. t. In dem am 5. Januar abgeschlossenen Danzig-polnischen Abkommen betreffend die Ausnutzung des Danziger Hafens für den polnischen Umschlagsverkehr ist die Klausel enthalten, daß in Zukunft die Genehmigung zur Ein- und Durchfuhr nur erteilt wird unter der Formel: „Ueber die Seehäfen des polnischen Zollgebiets“ und nicht mehr angegeben werden muß, ob die Ware über Danzig und Gdingen gehen soll. Die „Danziger Neuesten Nachrichten“ weisen in ihrer Wirtschaftsüberschau nun darauf hin, daß bisher der Handel vielfach Waren über Gdingen geleitet habe, obwohl der Umschlag über Danzig eigentlich der gegebene gewesen wäre, in der Befürchtung, die Genehmigung zum Umschlag über Danzig nicht zu erhalten. Das werde sich jetzt hoffentlich ändern, so daß man in Zukunft ein Ansteigen der Danziger Umschlagsziffern erhoffen dürfe.

Das abgelaufene Jahr hat nämlich nach den bisher bekannten vorläufigen Ziffern eine erhebliche Steigerung des seewärtigen polnischen Umschlagsverkehrs gebracht. Der Umschlag in den Seehäfen betrug (in t):

	1935		1936	
	Danzig	Gdingen	Danzig	Gdingen
Einfuhr	778 532,5	1 111 844,3	953 154	1 335 455,7
Ausfuhr	4 324 246,1	6 362 599,3	4 675 002	6 407 940,2
Insgesamt	5 102 778,6	7 472 443,8	5 628 156	7 742 945,9

Gdingen hat also nach wie vor einen Vorsprung im Gesamtumschlag von etwas über 2 Mill. t. Im einzelnen hat die Einfuhr über Gdingen stärker zugenommen als die Einfuhr in Danzig, während die Ausfuhr über Danzig einen größeren Zuwachs aufwies. Das ist augenscheinlich in erster Linie auf die Zunahme der Holzausfuhr (um rund 200 000 t) zurückzuführen, während Kohlen- und Getreideausfuhr nachgelassen haben.

Die Mengenziffern sind für die Rentabilität des Hafenverkehrs aber natürlich nicht ausschlaggebend, viel wichtiger sind die Wertziffern. Diese liegen für Gdingen noch nicht vor, so daß ein Vergleich noch nicht möglich ist. Der Einfuhrwert belief sich im Danziger Hafen im vergangenen Jahr auf rund 92,9 Mill. Gulden, der Ausfuhrwert betrug 325,1 Mill. Gulden. Ein Vergleich mit den Ziffern der Vorjahre ist nicht möglich, da bekanntlich im Mai 1935 die Abwertung des Guldens erfolgte, so daß die Maßstäbe nicht mehr die gleichen sind. Unter diesem Vorbehalt sei nur angegeben, daß der Einfuhrwert 1933 rund 97 Mill. und 1934 rund 98 Mill. unabgewertete Gulden ausmachte, während im Jahre 1935 die Zahl 88 Mill. teils unabgewertete, teils abgewertete Gulden ausmachte. Die Ausfuhrwertziffern 1935 — ebenfalls in teils abgewerteten, teils unabgewerteten Gulden — ergaben rund 235 Mill. Gulden.

Polen

Änderungen im Arbeitsrecht. Mit Wirkung vom 1. 6. 37 tritt für Gesamtpolen mit Ausnahme der Wojewodschaft Schlesien ein neues Gesetz über Arbeitsabkommen in Kraft, das im Dziennik Ustaw Nr. 31 vom 24. 4. 37 veröffentlicht ist. Nach der Zustimmung des schlesischen Sejms wird das Gesetz auch für die Wojewodschaft Schlesien zur Anwendung kommen. Gegenüber den bisher geltenden gesetzlichen Regelungen bringt das Gesetz als wesentliche neue Bestimmung, daß die Einsetzung einer Schiedskommission bei Arbeitsstreitigkeiten nicht mehr wie bisher einen Beschluß des Ministerrates, sondern jetzt nur noch des Ministers für Soziale Fürsorge erfordert. Entsprechend wird bestimmt, daß die Allgemeinverbindlichkeit von Arbeitsverträgen nicht mehr vom Ministerrat, sondern vom Minister für Soziale Fürsorge im Einvernehmen mit dem Minister für Industrie und Handel erklärt hat.

Ansteigen der Großhandelspreise im März 1937. Der vom statistischen Hauptamt errechnete Großhandelsindex zeigt für den Monat März 1937 im Vergleich zum Februar ein weiteres Ansteigen, das allerdings gegenüber den vorhergehenden Monaten etwas abgeschwächt ist. Der gesamte Index (1928 = 100) stellt sich für März 1937 auf 60,6 gegen 59,9 im Vormonat und 52,1 im März 1936. Am stärksten ist im Vergleich zum Vormonat die Steigerung für Nahrungs- und Genußmittel, deren Index sich von 57,8 auf 58,7 erhöht hat. Für Industriewaren ist der Index demgegenüber nur von 61,9 auf 62,3 angestiegen, wobei für Rohstoffe eine unveränderte Ziffer von 66,1 angegeben wird, während die Ziffern für Halbfabrikate sich von 59,8 auf 60,6 und für Fertigwaren von 60,7 auf 61,1 erhöht haben.

Ansteigen der Preise für Baumwollgarne. Im Zusammenhang mit dem Anziehen der Preise für Baumwolle sind auch für Baumwollgarne in der letzten Zeit auf allen internationalen Märkten, so vor allem dem Schweizer und dem englischen Markt, Preiserhöhungen für Baumwollgarne eingetreten; so haben sich in den letzten 3 Wochen in England die Preise um 3 Cent je kg erhöht. Diese Preissteigerungen sind nicht ohne Auswirkungen für den Lodzer Markt geblieben. Nach Meldungen aus Lodz haben englische Lieferfirmen die bisherigen Preislisten für Baumwollgarne außer Kraft gesetzt und schließen nur noch Lieferungen zu telegraphisch vereinbarten Preisen ab. Hieraus schließt man, daß die englischen Firmen mit weiteren beträchtlichen Preisaufschlägen rechnen. In Auswirkung der erhöhten Preise für Garne erwartet man in kürzester Frist ein Anziehen der Preise für Fertigwaren, besonders für baumwollene Galanteriewaren.

Zollermäßigung für die Einfuhr von Kraftwagenteilen. Im Dziennik Ustaw Nr. 31 ist eine Verordnung des Finanz-

ministers vom 19. April d. J. veröffentlicht, mit der Ermäßigungen bei der Einfuhr bestimmter Kraftwagenbestandteile zugestanden werden.

Danach beträgt der Zoll vom 24. April d. J. an für Erzeugnisse aus Weichgummi auch in Verbindung mit anderen Materialien für die Herstellung von Kraftwagen (Pos. 745) fünf v. H. des autonomen Zollsatzes, Fensterscheiben für Kraftwagen (Pos. 900, P. 1) ebenfalls fünf v. H., Karosseriebestandteile (Pos. 1140) eins v. H., Metallteile (Pos. 1145, 14) zwei v. H., Halbfabrikate zur Herstellung von Kraftwagen und Zugmaschinen (Gruppen 63, 64, 65) fünf v. H., Fertigteile zur Herstellung von Kraftwagen und Zugmaschinen (Gruppen 66, 67, 69, 70, 71, 73, 74) fünf v. H. der autonomen Zollsätze.

Zollsenkung für Hülsen. Durch eine Verordnung des Finanzministers vom 8. 4. 37 (Dziennik Ustaw Nr. 30), veröffentlicht und in Kraft gesetzt am 20. 4. 37, wird die Liste der Zollsenkungen und Zollbefreiungen zur Verordnung des Finanzministers vom 27. 10. 36 nach ihrer Fassung vom 10. 2. 37 durch folgende Position ergänzt:

Position u. Punkt des Einfuhrzolltarifs	Warenbezeichnung	Zollsenkung in % des normalen (autonomen) Zolls
aus 1188 aus P. 5	Hülsen, auch mit Zündhütchen u. Pulver — für Bolzenapparate, die zur Betäubung v. Schlachtieren dienen . . .	10

Lettland.

Die Sperrholzindustrie Lettlands arbeitet fast nur für die Ausfuhr, sie zählt 16 Fabriken mit rund 3000 Arbeitern; die Erzeugung beträgt etwa 80 000 m³ jährlich im Werte von etwa 15 Mill. Lat. —

Ausgeführt wurden 1935: 69 293 m³ und 1936: 75 192 m³ im Werte von 9,6 bzw. 13 Mill. Lat; die Ausfuhr geht zu je einem Drittel nach Deutschland und England, der Rest verteilt sich auf verschiedene Länder. Hergestellt werden Birken- und Kiefernplatten, geleimt und ungeleimt, doch werden auch Platten mit Auflage von Eiche und Nuß erzeugt, auch Linden- und Erlenholz wird verarbeitet. Etwa 15 Proz. der Ausfuhr entfällt auf Sperrholzplatten für den Flugzeugbau.

Flugverkehr über Riga. Zwischen der Deutschen Lufthansa und dem lettländischen Post- und Telegraphendepartement ist eine Einigung über die Aufrechterhaltung des regelmäßigen Luftverkehrs zwischen Berlin—Kowno—Riga und Reval erzielt worden; anschließend wird der Verkehr Reval—Helsingfors aufgenommen. Die Lufthansa, welche an Stelle der liquidierten „Derulft“ tritt, führt vom

UTA

Die vollkommene Unterwasser-Pumpe

UTA - GARVENS - PUMPEN

Kommandit-Gesellschaft Pleuger & Co., Berlin SO 36

Vertretung für Pommern: Dipl.-Ing. R. Kallmeyer
Stettin, Elisabethstraße Nr. 69, Fernsprecher, Nr. 37002

1. Mai d. J. ab auch die Beförderung von Post- und Frachtgütern durch.

Ausbau des Libauer Flughafens. Im Zusammenhang mit der im Mai bevorstehenden Eröffnung des Luftverkehrs zwischen Libau und Riga herrscht zurzeit auf dem Libauer Flugplatz eine rege Bautätigkeit. Das neu errichtete Gebäude mit der großen Flugzeughalle und den angrenzenden Räumen für die Fluggäste, das eine Höhe von 12 m, eine Länge von 21 m und eine Breite von 34 m hat, befindet sich bereits unter Dach und der innere Ausbau sollte bis zum 15. Mai beendet werden. Für den Start und die Landung der Flugzeuge wird ein breiter Weg asphaltiert. Ferner wird ein betonierter Weg von der Haltestelle der Straßenbahn bis zum Flughafen errichtet. Die Eröffnung des Luftverkehrs wird voraussichtlich in der zweiten Maihälfte erfolgen.

Starke Verteuerung der Lebenshaltung. Das Staatliche Statistische Amt gibt in seinem Aprilheft Nr. 3/4 — 1937 folgende Preisberechnungen bekannt (auf der Grundlage von 100 für 1931):

	1931	1935	1936	1936		1937	
				Febr.	Dez.	Jan.	Febr.
Lebensmittel	84	91	94	92	100	101	101
Textilwaren	103	131	128	118	196	207	212
Metalle	67	60	60	58	69	73	74
Holzwaren	118	62	83	70	127	127	142
Papier und Holzstoff	81	63	62	62	66	66	66
Minerale und Oele	118	91	91	91	95	93	93
Pflanzenerzeugnisse	91	88	88	92	92	97	103
tierische Erzeugn.	52	55	78	71	81	88	89
chemische Erzeugn.	81	80	81	80	87	86	90
Steinkohle	91	73	78	74	102	102	103

Danach tritt die Warenverteuerung besonders in den letzten Berichtsmonaten hervor. Sprunghaft zugenommen hat sie u. a. in den auf die Roh- und Heizstoffeinfuhr angewiesenen Gewerbezweigen. Kennzeichnend ist auch die Verteuerung der Lebensmittel um rd. 10 Punkte. Bei Holzwaren spricht die stürmische Preisbewegung am Weltmarkt wesentlich mit. Vom Augenblick der eigenen Währungssenkung bis zum Februar, der Endfrist dieser Preiserrechnungen, waren 5 Monate vergangen. In dieser Zeit hat sich auch nach der amtlichen Darstellung die Geldumstellung schon empfindlich bemerkbar gemacht. Der Vorgang hat seitdem nicht aufgehört und wird wohl bis Jahresschluß seinen Höhepunkt erreicht haben. Zu berücksichtigen ist bei den obigen Zahlen die Tatsache, daß die durchschnittlichen Einnahmen der letzten Vorkriegszeit seitdem bei weitem nicht erreicht wurden. Wenn trotzdem die Warenverteuerung bis auf 212 gekommen ist, ergeben sich daraus naheliegende Schlußfolgerungen.

Estland

Vorläufig keine Neuregelung des Flachshandels. Auf der letzten Regierungssitzung gelangte die Frage der vom Landwirtschaftsministerium und der Landwirtschaftskammer angestrebten Neuregelung bzw. Monopolisierung des Flachshandels zur Sprache. Die Regierung beschloß, von dieser Neuregelung vorläufige Abstand zu nehmen, da bei dem jetzigen hohen Stand der Flachspreise und bei den günstigen Zukunftsaussichten die Notwendigkeit einer staatlichen Sicherstellung der Flachspreise und damit auch die Voraussetzung für die Zentralisation des Flachshandels in Fortfall kommen

müsse. — In der abgelaufenen Woche betrug die Börsennotierung für die höchste Sorte (R) in Reval 1,45 Kr. pro kg. Der Flachsexport ist recht lebhaft, wobei größere Partien auch nach Deutschland verladen worden sind.

Günstige Ernteaussichten 1937. Das Landwirtschaftsministerium hat sich in diesen Tagen eine Uebersicht über den Stand der Wintersaaten in den wichtigsten Gebieten des Landes verschafft, wobei festgestellt worden ist, daß die Saaten in durchaus befriedigendem Zustande unter dem Schnee hervorgekommen sind. Falls die Wachstumsbedingungen sich im Frühjahr weiter günstig gestalten sollten, so kann mit einer wesentlich besseren Ernte an Brotgetreide gerechnet werden. Für Roggen wird ein Hektar-Ertrag von über 13 dz erwartet, während er im Vorjahr 11,2 dz betragen hatte. Die Anbaufläche hat sich um 10 000 ha auf 146 000 ha vergrößert, so daß mit einem Gesamtertrag von 190 000 t gegen 154 000 t im Vorjahr gerechnet wird. Diese optimistische Schätzung beruht auf der Annahme, daß die Landwirte eine reichliche Kopfdüngung mit Kalksalpeter vorgenommen haben. Auch in bezug auf die Ernte an Winterweizen, welche im Jahre 1936 rd. 22 700 t betrug, wird mit besseren Erträgen gerechnet. — Die Kleepflanzen sind größtenteils gesund und wenig vom Krebs beschädigt.

Verselbständigung des staatlichen Getreidemonopols. Das staatliche Getreidemonopol, das gegenwärtig dem Wirtschaftsministerium unterstellt ist, soll jetzt in ein selbständiges Unternehmen umgewandelt werden. Diese Maßnahme hat sich als notwendig erwiesen, um dem staatlichen Getreidemonopol in seiner Arbeit größere Freiheit zu gewähren und die Grenzen seiner Tätigkeit zu erweitern.

600 polnische Landaarbeiter für Estland. 600 polnische Landaarbeiter aus den polnisch-deutschen Grenzgebieten werden demnächst durch Vermittlung der Landwirtschaftskammer in Estland eintreffen, um den lebhaften Bedarf nach Arbeitskräften zu befriedigen. Es ist dieses das erste Mal, daß Estland fremde Arbeitskräfte benötigt. Zunächst war eine Anwerbung polnischer Bergarbeiter für die Brennschieferindustrie vorgesehen, doch konnte diese wegen des Dazwischentreten der örtlichen Arbeitergewerkschaften nicht durchgeführt werden. — Sowohl die landwirtschaftlichen Arbeitgeber, als auch die polnischen Arbeiter bedürfen laut einer Verordnung keiner entsprechenden Genehmigungen, welche sonst bei der Beschäftigung von Ausländern vorgesehen sind.

Flugverkehr Reval—Helsingfors. Während der bevorstehenden Flugverkehrssaison wird Reval täglich dreimal eine Flugverbindung mit Helsingfors haben. Einmal die regelmäßige Linie der finnischen Gesellschaft „Aero“ und der schwedischen „Aerotransport“, ferner die „Deutsche Lufthansa“, welche ihre Linie Berlin—Riga—Reval bis Helsingfors ausdehnt und schließlich die polnische Linie der „Lot“, welche ebenfalls bis Helsingfors verlängert wird.

Die Nordische Papier- und Zellstoffwerke A.G. hat das Geschäftsjahr 1936 mit einem Reingewinn von 624 000 Kr. abgeschlossen bei einem Aktienkapital von 14 Mill. Kr.

Finnland

Die Bedeutung der Ausfuhr nach Deutschland. „Suomen Ulkomaankauppa“, das Organ des finnischen Exportverbandes, veröffentlicht einen Leitartikel „Finnlands Ausfuhr nach Deutschland ist vielseitiger, als die Ausfuhr nach anderen Ländern“. In dem Artikel heißt es, daß aus den neuesten Statistiken er-

sichtlich wäre, daß Deutschland eine starke Stellung im finnischen Außenhandel einnehme. Während in den Krisenjahren ein Rückgang in dem Handel zu bemerken gewesen wäre, sei jetzt wieder ein deutlicher Aufschwung eingetreten. Man dürfe diesen günstigen Wandel nicht unterschätzen. Aus der Handelsstatistik sei ersichtlich, daß Deutschland, als alter Handelsfreund Finnlands, weiterhin in bemerkenswertem Maße den finnischen Einfuhrbedarf decken könne. Die positivste Feststellung in dem Handel mit Deutschland wäre aber, daß die Ausfuhr von Finnland nach Deutschland so vielseitig sei. Mit Freude könne man die Feststellung machen, daß außer den bekannten finnischen Rohwaren auch verschiedene andere Industrieerzeugnisse nach Deutschland ausgeführt würden, wenn diese einstweilen auch noch einen bescheidenen Platz einnehmen. Es sei jedoch notwendig, dem deutschen Absatzmarkt verstärkte Beachtung zu schenken, denn manche Industrie- und Ausfuhrbranchen in Finnland schienen Ausichten zu haben, ihre Ausfuhr nach Deutschland weiter zu steigern. Von deutscher Seite wäre, wie das auch aus dem Jahresbericht der Deutschen Handelskammer in Finnland hervorgehe, betont worden, daß es von Finnland selber abhängig wäre, wieviel Deutschland von hier kaufte!

Aenderung des Gesetzes über Stempelsteuern. Die finnische Regierung hat dem finnischen Reichstag vorgeschlagen, die Börsenumsatzsteuer (enthaltend im Gesetz über Stempelsteuern von 1929) von bisher 0,50 Fmk. für je 100 Fmk. verkaufte Wertpapiere auf 1 Fmk. zu erhöhen, falls der Verkauf durch die Börse erfolgt, beziehungsweise auf 1,20 Fmk., falls der Verkauf außerhalb der Börse vor sich geht. Ferner schlägt die finnische Regierung vor, auf die Herausgabe von Gratisaktien eine Steuer von 10 Proz. des nominellen Wertes der Aktien zu legen, wenn diese Gratisaktien nur mit eigenen Mitteln der herausgebenden Gesellschaft bezahlt werden.

Die gegenwärtige starke Spekulation in finnischen Wertpapieren scheint die Hauptveranlassung für die finnische Regierung gewesen zu sein, diese empfindlichen Steuererhöhungen vorzuschlagen, gegen welche sich jedoch ein starker Widerstand im finnischen Reichstag geltend macht. Unter dem Eindruck dieser Steuerpläne erlitten auch die finnischen Aktienkurse in den beiden letzten Wochen empfindliche Rückschläge.

Finnische Neuheiten-Messe. In Helsingfors wurde die erste finnische „Neuheiten-Messe“ von Staatspräsident Kallio eröffnet. Die finnische Messeverwaltung hatte zu dieser Messe Vertreter der größten Warenhäuser von 12 Ländern eingeladen, die sich von dem Stand der finnischen Industrieerzeugnisse überzeugen und Bestellungen tätigen sollen. Wie die Presse schreibt, bietet die Messe einen guten Ueberblick über die Fortschritte, die die finnische Industrie auf den verschiedensten Gebieten gemacht hat. Besonders

stark ist die Textil-, Kleinmetallwaren-, Porzellan- und Glaswarenindustrie vertreten. Einige große deutsche Firmen haben ausgestellt. Frankreich ist durch einen Werbeband für die Pariser Weltausstellung vertreten. Durch finnische Vertreter haben ferner einige schweizerische, amerikanische und englische Firmen ausgestellt. Die Messe soll alljährlich wiederholt werden.

Finnlands Anschluß an die Internationale Ausstellungskonvention. Die finnische Regierung hat beim Reichstag eine Gesetzesvorlage eingebracht, in welcher sie den Beitritt Finnlands an die Pariser Konvention über internationale Ausstellungen vom 22. November 1928 vorschlägt.

Errichtung neuer Getreidelagerhäuser geplant. Die staatliche Getreidelagergesellschaft wird in Seinäjoki (Oesterbotten) ein Getreide- und Futterlager einrichten, wo über 7 Mill. kg Getreide und Futter gelagert werden könnten. Außerdem wird auch von der Heeresverwaltung in Seinäjoki ein Futterlagergebäude errichtet.

Nickelfunde bei Nivala. Im Sommer v. J. hat ein Landwirt in Nivala auf seinem Feldgrundstück einen Erzklumpen gefunden, den er zur Untersuchung an die Geologische Kommission in Helsingfors eingesandt. Später sind aus der gleichen Gegend ähnliche Fundstücke zur Untersuchung eingesandt worden. — Die Geologische Kommission hat festgestellt, daß diese Erzfunde bis zu 1,6 Proz. Nickel und etwas Kupfer enthalten. Dieses Ergebnis hat zu einer genauen Untersuchung des Nickelvorkommens in der Gegend um Nivala geführt. Gegenwärtig ist man dabei, eine Starkstromleitung nach Nivala zu legen, um Bohrungen vornehmen zu können.

Die Zentralhandelskammer in Finnland hat uns ihren Jahresbericht für 1936 zugehen lassen. Vorsitzender der Kammer war auch 1936 Staatsrat Dr. jur. J. K. Paasikivi und Vize-Vorsitzender Kommerzienrat Ivar Lindfors.

In der Arbeit der Zentralhandelskammer wird die Tätigkeit aller 10 Handelskammern des Landes zusammengefaßt. Diese Arbeit umfaßt die Interessen der Industrie, des Handels, der Schifffahrt und überhaupt der gesamten Wirtschaft des Landes. Zu diesem Zwecke werden eigne Anträge ausgearbeitet oder Anträge der einzelnen Handelskammern an den Staatsrat, die Ministerien und Verwaltungsbehörden weitergeleitet und Gutachten über Gesetzesvorschläge ausgearbeitet. Lebhaftige Beziehungen wurden auch zu den ausländischen Gesandtschaften und Konsulaten unterhalten. Der Jahresbericht zeugt von der umfassenden Tätigkeit der Zentralhandelskammer. Berichte über die verschiedenen Wirtschaftszweige Finnlands geben eine Uebersicht über die Entwicklung im Jahre 1936, die wiederum sehr günstig war. **Die Deutsche Handelskammer in Finnland** hat ihren Jahresbericht für 1936 herausgegeben. Er wird durch



WALTER HOFFMANN G.M.B.H.

ELEKTRO-FACHGESCHAFT

STETTIN, LUISENSTRASSE NR. 4 — FERNRUF: NR. 30840/41

einen Bericht über die Tätigkeit der Kammer eingeleitet; es folgt in 9 Kapiteln die Besprechung verschiedener Gebiete der Wirtschaft Finnlands im Jahre 1936; ferner ein Kapitel über die handelspolitischen Beziehungen Finnlands zu andern Ländern, ein besonderes Kapitel über die Handelsbeziehungen Finnlands und Deutschlands und zum Schlusse, auf 21 Seiten, eine eingehende Statistik über die 1935 und 1936 ein- und ausgeführten Waren. —

Von allen, die sich über die Wirtschaft Finnlands informieren wollen, wird das Erscheinen des Jahresberichtes wiederum freudig begrüßt werden.

Vorkommen von Indium in Zinkblende — Reiche Lager — Ausbeutungsmöglichkeit noch ungewiß. In der finnischen Gesellschaft der Chemiker hielt am 7. 4. 37 der Ingenieur Olavi Erämetsä einen Vortrag über das Vorkommen von Indium in Finnland. Er schilderte dabei das von ihm ausgearbeitete spektroskopische Verfahren zur Feststellung von Indium und anderen ähnlichen Metallen. Er habe damit bereits über 400 finnische Mineralien untersucht mit dem Ergebnis, daß sich das Indium hauptsächlich in den Sulfidmineralien, und zwar in der Zinkblende, habe feststellen lassen. Die in Finnland vorkommenden Arten Zinkblende unterschieden sich wesentlich von einander. Die technisch wichtigste käme in der Gegend von Pitkäranta vor. Das im Silikatmagma enthaltene Indium habe sich auf die Pegmatiten konzentriert, in deren Mineralien, insbesondere im Niobiumtantal, es öfters in geringen Mengen festgestellt werden könne.

Prof. Ant-Vuorinen von der Technischen Hochschule in Helsingfors hat sich dazu geäußert, daß die Funde in Finnland die reichsten der Welt seien, es handle sich nur darum, ob das Erz, in welchem Indium vorkomme, in so großen Mengen vorhanden sei, um eine sich lohnende Gewinnung des Indiums zu erreichen. Im Zinkerz komme Indium in der Menge nur von etwa 0,001—0,1% vor. Prof. Ant-Vuorinen ist der Ansicht, daß Indium möglicherweise Handelsartikel Finnlands werden könne. Der Preis für 1 g Indium liege zur Zeit zwischen 400 bis 700 Fmk. Es würde jetzt nur in Deutschland und den Verein. Staaten in geringen Mengen gefunden.

Seereisen 1937 ab Stettin.

Passagierdampferdienst Stettin—Riga.

Wie in früheren Jahren verkehrt auch in diesem Jahre der Passagierdampfer „Regina“ der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin, regelmäßig zwischen Stettin und Riga. Die Fahrpreise sind nochmals ermäßigt worden. Die Abfahrten von Stettin erfolgen jeden Dienstag 15,15 Uhr.

Passagierdampferverbindung Stettin—Tallinn (Reval)—Helsingfors

Am 15. Mai tritt auf der Linie Stettin—Tallinn (Reval)—Helsingfors der Sommerfahrplan in Kraft. Die Schnelldampfer „Nordland“, von Mitte Juni ab „Rügen“, der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin, und „Ariadne“ der Finnischen Dampfschiffs-Gesellschaft, Helsingfors, Agentur Gustav Metzler, Stettin, fahren von diesem Zeitpunkt ab jeden Mittwoch und Sonnabend 16 Uhr von Stettin nach Tallinn (Reval) und Helsingfors. Es bieten sich günstige Gelegenheiten zu etwa 7tägigen Rundreisen zur See nach Helsingfors mit Wohnen an Bord während des Aufenthalts im Auslande.

Passagierdampferdienst Stettin—Tallinn (Reval) — Wiborg.

Die kombinierten Passagier- und Frachtdampfer „Wartburg“ und „Straßburg“ der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin, fahren auch in diesem Sommer jeden Freitag 16 Uhr von Stettin nach Tallinn (Reval), Wiborg und Kotka. Diese Fahrten bieten eine günstige Gelegenheit zu ca. 10tägigen Rundfahrten zur See. Es bietet sich von Wiborg aus Gelegenheit zu einem Besuch der Stromschnellen des Imatra.

Passagierdampferdienst Stettin—Wisby—Stockholm.

Die Passagierdampferverbindung zwischen Stettin—Wisby—Stockholm, verbunden mit 10tägigen Rundreisen, wird in diesem Jahre vom 12. 6. bis 4. 9. wöchentlich abwechselnd mit den Passagierdampfern „Brandenburg“ und „Nürnberg“ der Reederei Rud. Christ. Gribel, Stettin, unterhalten. Die Fahrten bieten einen Besuch von Wisby, der alten Hansestadt auf der Insel Gotland, und vermitteln interessante Eindrücke von Schwedens Hauptstadt Stockholm mit einem kurzen Abstecher nach Finnland.

Fördert den Luftport!

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland Wilhelm von Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. Elmar Schoene, Anzeigenleiter Willy Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernsprecher Sammel-Nr. 353 41.

DA. IV. Vj.: 2422, Anzeigen-Preisliste Nr. 5. Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Reichsmark.

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin, Börse. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Inseraten-Annahme: Stettin, Börse. 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.

Großkraftwerk Stettin Aktiengesellschaft.

Bilanz am 31. Dezember 1936

Vermögen

Schulden

	RM.	RM.		RM.	RM.
Anlagevermögen			Aktienkapital		
Grundstücke	1 024 885.15		Gesetzlicher Reservefonds		7 500 000.—
Zugang in 1936	11 620.57		Rückstellungen		205 329.54
	1 036 505.72		Kursrückstellung auf Dollar-Anleihe		1 032 311.61
Abgang in 1936	169 846.18	866 659.54	Wertminderungs- und Erneuerungsfonds	14 278 732.90	
Gebäude	5 843 773.67		Abgang in 1936	193 316.79	
Zugang in 1936	276 046.46	6 119 823.13		14 085 416.11	
Sonstige Baulichkeiten		1 306 484.12	Zuführung in 1936	1 002 075.16	15 087 491.27
Maschinen und maschinelle Anlagen	12 360 514.36		Verbindlichkeiten		
Zugang in 1936	323 479.64	12 683 994.—	Öffentliche Werkbetriebe der Stadt Stettin G. m. b. H.		
Elektrische Anlagen	3 228 096.83		Auslandsanleihe		
Zugang in 1936	576 634.44		Stand am 1.1.1936 Dollar 700 000.—		
	3 804 731.27		getilgt in 1936 „ 25 000.—		
Abgang in 1936	24 082.—	3 780 649.27	Dollar 675 000.—	1 544 288.72	
Kabel und Freileitungen	688 238.08		gedeckt durch eine erstellte geschlossene Hypothek von 3 300 000.—		
Zugang in 1936	13 971.76	702 209.84	USA-Dollar aller an der Anleihe beteiligten Stettiner Versorgungsbetriebe		
Werkzeuge und Utensilien	365 312.59		Warenverbindlichkeiten	423 544.73	
Zugang in 1936	61 912.17	427 224.76	Darlehen	315 557.96	
Im Bau befindliche Anlagen		25 837 041.66	Sparkonten	32 759.65	
Abwicklungskonto für Turbinenschaden		30 181.68	Stadtbetriebe und Konzerngesellschaften	1 982 181.18	
Umlaufvermögen			Verschiedene Verbindlichkeiten	17 915.33	4 316 247.57
Warenvorräte		96 768.64	Dr. Friedrich Ackermann-Stiftung		10 000.—
Kohlenvorräte		310 268.69	Gewinn		237 000.—
Halbfertige Erzeugnisse	45 385.18		Sicherheiten	RM. 125 000.—	
Wertpapiere	19 848.92				
Dollaranleihestücke 248 334 Dollar	481 890.38				
Anzahlungen	5 134.84				
Forderungen aus Lieferungen		321 821.16			
für Strom	RM. 263 272.65				
für elektr. Anlagen	„ 54 153.04				
für Waren	„ 4 395.47				
Forderungen an Stadtbetriebe und Konzerngesellschaften					
Vorauszahlungen	RM. 725 000.—				
Sonstige	„ 196 024.12				
	RM. 921 024.12				
Guthaben bei der Kassenreikasse	25 035.40	946 059.52			
Siedlungsdarlehen	35 530.15				
Verschiedene Forderungen	15 665.51				
Wechsel	706.—				
Kassenbestand einschl. Reichsbank- und Postscheckguthaben	24 675.13				
Bankguthaben	289 689.05	2 186 405.84			
Posten der Rechnungsabgrenzung		13 305.75			
Disagio und Unkosten Amerikaanleihe	270 189.—				
Abschreibung aus außerordentl. Erträgen	270 189.—				
Sicherheiten	RM. 125 000.—				
	RM.	29 117 978.85		RM.	29 117 978.85

Gewinn- und Verlust-Rechnung

	RM.	RM.		RM.
Ausgaben			Einnahmen	
Betriebsausgaben			Betriebseinnahmen	5 580 659.15
Verwaltungsausgaben			Außerordentliche Erträge	714 622.42
Gehälter	RM. 117 224.58		Sonstige Einnahmen	10 681.36
Sonstige	„ 216 800.85	334 025.43		
Betriebskosten				
Gehälter und Löhne	RM. 570 553.21			
Brennstoffe	„ 1 067 273.53			
Sonstige	„ 296 209.95	1 934 036.69		
Soziale Abgaben	RM. 52 695.59			
Versicherungen	„ 140 497.31			
Besitzsteuern	„ 933 676.01			
Konzessionsabgabe	„ 1 183 587.52	4 578 518.55		
Zinsen		118 180.22		
Abschreibung des Disagio und Unkosten auf Amerikaanleihe		270 189.—		
Rücklage für Pensionsfonds		100 000.—		
Abschreibungen auf Anlagen		1 002 075.16		
Gewinn		237 000.—		
Verteilung des Gewinnes				
3% Dividende auf 7 500 000.— RM. Aktien	225 000.—			
Zuführung an den gesetzl. Reservefonds	12 000.—			
	237 000.—			
	RM.	6 305 962.93		RM. 6 305 962.93

Stettin, den 31. Dezember 1936.

Großkraftwerk Stettin Aktiengesellschaft
Dr. Mayer.

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer pflichtgemäßen Prüfung auf Grund der Bücher und Schriften der Gesellschaft sowie der vom Vorstand erteilten Aufklärungen und Nachweise entsprechen die Buchführung, der Jahresabschluß und der Geschäftsbericht den gesetzlichen Vorschriften.

Berlin, den 12. April 1937.

Wirtschaftsberatung Deutscher Gemeinden A.-G.

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Dr. van Aubel

gez. ppa. Dr. Morgenthaler.

Wirtschaftsprüfer.

Wirtschaftsprüfer.

Anmerkung: Unter anderen Posten nachgewiesen:
Gehälter und Löhne ... RM. 210 354.11
Soziale Abgaben ... „ 8 476.26

Wo Sie kaufen:

Bandagen Orthopädie

Otto Keil
Stettin, Gr. Domstr. 12
Gegr. 1905, Ruf 36631

Belendungskörper

Stettiner
Elektrotechnische Werke
Mönchenstr. 29/30 / Pölitzer Str. 98

Betten

Betten-Lubs
Stettin, Paradeplatz 11

Büromaschinen

Max Genseburg
Schulzenstr. 33/34 — Ruf 27174/75
Hauptvertrieb
der Continental-Büromaschinen

Konrad Grahl & Co.
Stettin, Kohlmarkt 6

Damenkleidung

Bernhard Goede
Stettin, Schulzenstr. 20

Eilboten

Grüne Radler
Stettin, Gr. Wollweberstr. 1/2
Ruf: 30810/11

Herren-, Jünglings- u. Berufsbekleidung

Friedrich Graff
Stettin, Ob. Schulzenstr. 45/46

Sven Olander
Stettin, Bollwerk 35
An den 4 Stufen

August Zimmer
Stettin, Bollwerk, Ecke
Mittwochstraße

Ausrüstungshaus
„Roter Sand“, Stettin,
Bollwerk, a. d. Hansabrücke

Krafffahrzeuge

Curt Pophal, Stettin
Johannisberg 24, Ruf 24645
Ankauf — Tausch — Verkauf

Kunfngewerbe

Kunstklause
Stettin, Bismarckstr. 1

Kunsthandlung

Rich. Schaedel
Inh. Max Böhlke
Stettin, Am Kohlmarkt

Küchen- und Hausgeräte

Gebr. Lüth
Mönchenstraße 17/19

Ladke / Farben

Erich Elfe
Stettin, Kronprinzenstr. 2
Ruf: 32109

Laden-Einrichtungen

Robert Müller
Ostdeutscher Ladenbau
Splittstr. 3 — Ruf: 26484

Leder- und Schuh- Bedarfsartikel

Gneist & Gerken
Stettin, Falkenwalder Str. 20
Ruf: 28330

Möbel

Möbel Schmidt
Stettin, Frauenstr. 32

W. Ortmann
Zülchow, Adolf Hitler-Straße 38/39

Möbelstoffe / Decken

Gardinen- und
Teppich-Pohl
Stettin, Schulzenstr. 33/34

Nähmaschinen

M. Clauss
Inh. P. Reinsch
Stettin, Gr. Wollweberstr. 45

Pfeifen / Stöcke

Billard / Schach

C.L. Kayser Gegr. 1813
Stettin, Schuhstraße
Ecke Heumarkt

Porzellan und Glas

Klöppel & Perino
Rosenthaler Porzellan
Stettin, Kl. Domstr. 5

Paul Schlegel
Stettin, Luisenstr. 9

Sämereien und Gärtnereibedarf

Max Gensch
vorm. Alfred Klein
Stettin, Grüne Schanze 10

Schiffs-Uhren

J. Kupsch
Stettin, Königsstr. 10

Schokoladen

Erich Kilian
Geschäfte in allen
Stadtteilen Stettins und vielen
Städten Pommerns

Silber- u. Stahlwaren

Luise Lück
Stettin, Kohlmarkt

J. MAY
Stettin, Breite Straße 11

Sport-Geräte und Bekleidungen

Sport-Hellpap
Stettin, Pölitzer Straße 104

Stoffe

Seidenhaus Schulz
Stettin, Breitestr. 2

Tapeten-Linoleum

A. Dottke Nachf.
Meier & Kappelt
Stettin, Mönchenstr. 20/21

Josef Schmidt ^{Gegr. 1815}
vorm. Adolf Dittmer, Stettin,
Paradeplatz 32 | Ruf 21645

Thermometer für Schifffahrt und Industrie

Lenz & Franke
Glasbläserei
Stettin, Roßmarktstr. 6

Uhren

Wilhelm Stojan
Uhrmachermeister
Stettin, Reifschlägerstr. 5

Wäscheausfaltungen

C. Drucker
Stettin, Roßmarkt 4

Modehaus Hoffmann
Stettin, Breitestr. 69/70

Weine und Liköre

Sellin & Kasten
Stettin, Grüne Schanze 18

Werkzeuge / Maschinen

Johannes Brause
Stettin, Gr. Wollweberstr. 7
seit 1850 :: Ruf 30334

Zigarren

Gustav Wiedebusch
Luisenstr. 14-15, Lange Str. 97

Kurt Meyer
Stettin, Mönchenstr. 20/21
Niederlage der Fa.
Carl Gust. Gerold, Berlin