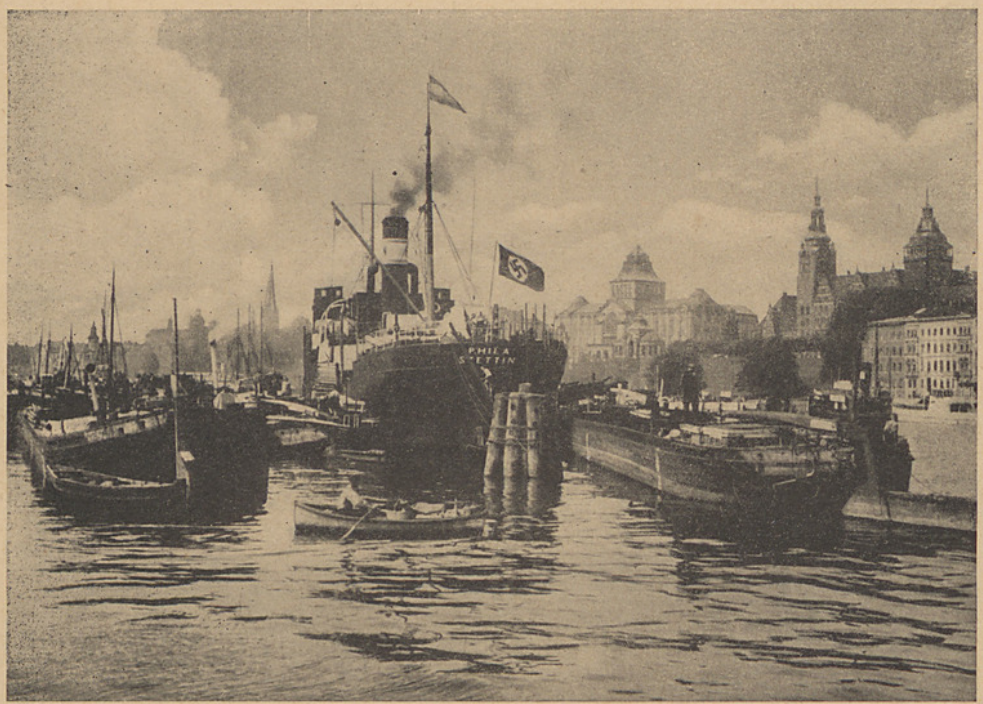



# OSTSEEHANDEL

# STETTIN

## Der Seeumschlagsplatz für alle Oderstationen

Der große u. leistungsfähige See- u. Binnenschiff-fahrts-, Transit- u. Freihafen für Süd-Ost-Europa




**Anschlußmöglichkeit nach allen Häfen der Welt**

# FREIHAFEN

# OSTSEE-HANDEL

WIRTSCHAFTSZEITSCHRIFT FÜR DAS OSTDEUTSCHE WIRTSCHAFTSGEBIET
UND DIE OSTSEELÄNDER / AMTLICHES ORGAN DER WIRTSCHAFTSKAMMER
POMMERN UND DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN

Nr. 14 / 19. Jahrg. / Stettin, 15. Juli 1939

## INHALT

**Der schaffende Mensch und seine Leistung**

**Wirtschaftskundliche Studienfahrt: Fischversorgung Deutschlands**

**Der deutsche Kulturraum Böhmen und Mähren**

**Das Handelsverhältnis zwischen dem Protektorate Böhmen und Mähren und den skandinavischen Ländern**

**Beitrag des Protektoratsgebietes Böhmen und Mähren zu den Wirtschaftsbeziehungen Deutschlands mit den Ostseeländern**

**Die Handelsbeziehungen Böhmens und Mährens mit den Ostseestaaten unter Berücksichtigung des Seehafens Stettin**

**Bedeutung der deutschen Häfen für die Warenausfuhr aus Böhmen und Mähren nach den skandinavischen und baltischen Staaten**

**Die Handelsbeziehungen Böhmens und Mährens mit dem Reiche**

**Böhmens und Mährens Verkehrsprobleme mit dem Reiche**

**Umschau**

Länderberichte

Hafen- und Schiffahrtsnachrichten

---

Mitteilungen

BANK DER DEUTSCHEN ARBEIT A. G.

Aktienkapital und Rücklagen RM 36000000,— Hauptsitz: Berlin C 2

DBAD

Niederlassung Stettin, Paradeplatz 37

Fernruf: Sammel-Nr. 25807 Postscheckkonto Stettin Nr. 7939

Ferner Niederlassungen und Sparkassenzahlstellen in allen Teilen des Reiches



Reichsprotektor Frh. von Neurath

Foto: C. T. A.

Dr. Hupfauer, Reichsamtsleiter der NSDAP.

# Der schaffende Mensch und seine Leistung

Der Führer hat am 30. April 1939 anläßlich der feierlichen Tagung der Reichsarbeitskammer in der neuen Reichskanzlei den 3. „Leistungskampf der deutschen Betriebe" persönlich eröffnet und damit die Richtigkeit und den leistungssteigernden Wert dieses von der Deutschen Arbeitsfront durchgeführten Wettkampfes der deutschen Betriebsgemeinschaften anerkannt.

Dem Appell des Reichsorganisationsleiters und Leiters der Deutschen Arbeitsfront, Parteigenossen Dr. Robert Ley, zur Teilnahme am Leistungskampf haben die deutschen Betriebe in überwältigender Zahl Folge geleistet und sich damit bereit erklärt, Vollstrecker des sozialwirtschaftlichen Wollens der Deutschen Arbeitsfront in diesem 3. Leistungskampfjahr zu sein.

Jeder soziale und wirtschaftliche Fortschritt kann nur das Ergebnis betrieblicher Leistung sein. Aus betrieblicher Bestleistung erwachsen Güter, die in ihrer Größe und Güte Beweis erfolgreichen Wirtschaftens sind, die aber vor allem in ihrer Verwertung dem Leben des deutschen Volkes dienen. Unser Streben nach Bestleistung der Betriebe entspringt somit einer volklichen, sozialen und wirtschaftlichen Notwendigkeit.

Jede Person, Institution oder Organisation, die auf Grund ihres Auftrages mitverantwortlich ist für die Schaffung und Sicherung einer gesunden und starken Zukunft unseres Volkes, muß also zur Grundlage ihres Handelns die Erkenntnis machen, daß solch große Zukunft nur das Ergebnis größter und bester Leistung aller sein kann.

Die Verwirklichung eines höchsten und besten Leistungsstandes aber macht den vollwertigen Einsatz und das Zusammenwirken aller arbeitsgestaltenden Faktoren notwendig. Betriebsaufbau und Betriebsablauf müssen die zweckmäßigste Ordnung darstellen, die technischen Einrichtungen der Betriebe müssen den Anforderungen des „Leistungsmuß" gewachsen sein. Das heißt also: Die Betriebe müssen den rationellsten, also ihren „vernünftigsten" Aufbau finden.

„Rationalisierung" soll zur betrieblichen Höchst- und Bestleistung führen.

Sie wird es auch, wenn jeder Schaffende und insbesondere jeder Betriebsführer sich darüber im klaren ist, daß Verbesserungen der Betriebsorganisation und Vervollkommnung der Betriebstechnik nur dann den erstrebten Leistungserfolg bringen, wenn diese Technik und Organisation und wenn vor allem auch die betriebliche Führungsordnung auf die vorhandenen Menschen abgestellt ist und wenn diese schaffenden Menschen selbst sich in einer seelischen, geistigen und körperlichen Verfassung befinden, die Garant konzentrierten Willens, besten Könnens und intensivsten Schaffens ist. Trotz größter organisatorischer und technischer Fortschritte werden zu allen Zeiten menschliche Arbeitskraft und menschlicher Leistungswille Mittelpunkt einer gesunden Arbeitsordnung, Arbeitsgestaltung und Arbeitsleistung sein.

Diese Tatsache müssen nicht nur sozialbeauftragte, sondern im gleichen Maße auch wirtschaftsbeauftragte Personen und Institutionen als ihre Arbeitsgrundlage anerkennen, wenn ihrem Wirken der Enderfolg sicher sein soll.

Die Deutsche Arbeitsfront hat sich diesem Grundsatz gemäß zur entscheidenden Förderung des Vierjahresplanes die Aufgabe gestellt, den deutschen Betrieben die Wege aufzuzeigen, die über eine gesunde Menschenführung und Menschenbetreuung zur betrieblichen Bestleistung führen und damit, wie es sein muß, nicht allein den Schaffenden, sondern zugleich allen Betrieben von Nutzen und vor allem für das deutsche Volk und seine Wirtschaft notwendig sind. Die Forderungen der Deutschen Arbeitsfront an die Betriebe des Leistungskampfes finden daher ihre eindeutige Zusammenfassung in ihrem Appell zur „Förderung und Erhaltung der menschlichen Arbeitskraft". Diese Aufgabe muß über den Leistungskampf allen deutschen Betriebsgemeinschaften zur selbstverständlichen Verpflichtung werden.

Denn einmal fordert die wirtschaftliche Zielsetzung des Führers Höchstleistungen auf lange Zeit, und somit müssen an die Arbeitskraft eines jeden auf lange Dauer größte Anforderungen gestellt werden. Zum anderen erbringt das Betriebsleben selbst Tag für Tag den Beweis dafür, daß aus menschlicher Arbeitsfreudigkeit, Arbeitskraft, Leistungswille und Leistungskönnen die größten Erfolge erwachsen. Drittens zeigt der gegenwärtige Mangel an Arbeitskräften auch für die Zukunft, daß mit den heute im Arbeitsprozeß bereits eingesetzten Kräften diese gewaltigen Leistungen vollbracht werden müssen; also muß bei mangelnder Förderung der Arbeitskraft und dem daraus zwangsläufig sich ergebenden Ausfall eine Leistungsminderung eintreten, da den Betrieben ein Mehr an Arbeitskräften nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Und schließlich sind dem menschlichen Leistungsvermögen natürliche Grenzen gesetzt, denen im Interesse des Enderfolges Rechnung zu tragen ist; das geschieht durch Einsatz des Schaffenden gemäß seiner persönlichen, geistigen und körperlichen Eignung und durch eine Betriebs- und Arbeitsgestaltung, die nicht abgestellt ist auf eine einmalige kurzfristige Höchstleistung, sondern auf eine hohe und dauernde Durchschnittsleistung und dadurch auf die größtmögliche Gesamtlebensleistung jedes Schaffenden.

Der Reichsorganisationsleiter und Leiter der Deutschen Arbeitsfront hat diesem leistungsfördernden, also sozialwirtschaftlichen Wollen der Deutschen Arbeitsfront Ausdruck verliehen in der Erklärung: „Die wirtschaftlichen und sozialen Großtaten, die diese Zeit von uns fordert, können nur dann erfüllt werden, wenn jeder Betrieb sich bemüht, mit der geringsten Zahl an Arbeitskräften, durch ihre beste Betreuung, durch intensivste Förderung all ihrer Fähigkeiten und durch zweckmäßigsten Einsatz der Arbeitskräfte zur größtmöglichen Leistung zu kommen."

Diese Erklärung ist Ausrichtung für die Betriebe des 3. Leistungskampfes.

Unsere Aufgabenstellung an die Betriebe des Leistungskampfes dient nicht der Absicht, die eigene Initiative der Betriebe zu hemmen, sondern bezweckt, die Mittel, die zur Betreuung der Schaffenden seitens der Betriebe bereitgestellt werden, zum tatsächlich nützlichsten Einsatz für den Betrieb und für die Gesamtheit zu bringen, um daraus Leistungen erwachsen zu lassen, denen in jeder Weise ein die Arbeit und damit die Volkskraft fördernder Wert beizumessen ist.

Aus der Fülle der Möglichkeiten einer richtigen Führung und gesunden Betreuung der Schaffenden und ihrer Arbeitskraft seien einige der wichtigsten Aufgaben herausgegriffen und den deutschen Betriebsgemeinschaften als Aufgabe im 3. Leistungskampfjahr gestellt.

**Weckt die Talente, entwickelt ihre besonderen Fähigkeiten und bringt diese Fähigkeiten zum besten Einsatz!**

Die größten Werte (häufig völlig ungenutzt) liegen in der natürlichen geistigen Veranlagung unserer deutschen Menschen. Der Befehl zur betrieblichen Bestleistung, gegeben durch den Vierjahresplan, schließt in sich die Verpflichtung eines jeden verantwortlichen Wirtschaftlers, diese leistungssteigernden Werte auszubauen und ihren vollwertigen Arbeitseinsatz sicherzustellen.

Der Betrieb darf keine Mittel scheuen, wenn es gilt, einen befähigten Menschen beruflich weiter zu entwickeln. Eine Aufgabe, die nicht nur Lehrlinge und Jugendliche erfassen darf, sondern wert ist, auf die gesamte Gefolgschaft ausgedehnt zu werden. Manch leistungswilliges Talent, dem einstmalige Arbeitslosigkeit jede Möglichkeit beruflicher Ausbildung nahm, kann durch berufliche Förderung zum wertvolleren Einsatz gebracht werden. Der Reichsberufswettkampf bietet jedem Schaffenden die Möglichkeit, seine persönlichen Fähigkeiten eindeutig zu beweisen, und vermittelt der Betriebsführung ein klares Bild über das wahre Leistungsvermögen der Gefolgschaft. Diese Tatsachen sind bestimmend dafür, daß die Einstellung der Betriebsgemeinschaft, insbesondere des Betriebsführers und seiner Unterführer zu den Forderungen des Reichsberufswettkampfes auch im „Leistungskampf der deutschen Betriebe" einen wesentlichen Bewertungspunkt bilden.

Größte Aufmerksamkeit muß ein kluger Betriebsführer und Wirtschaftler dem richtigen Einsatz seiner Arbeitskräfte schenken.

Es ist richtig, daß an Facharbeitern ein großer Mangel herrscht, dem erst durch eine intensive berufliche Ausbildung der Jugend und durch die Maßnahmen der fördernden Berufserziehung entscheidend entgegengetreten werden kann. Die Praxis beweist jedoch, daß viele Betriebe um ihre Fachkräfte noch längst nicht besorgt genug sind. Es muß dafür gesorgt sein, daß in allen Betrieben die Fachkräfte, die ja über ein besonderes Maß an Können verfügen, nur zu höherer Arbeit herangezogen werden und niemals zu Aufgaben, die schließlich von einem kurzfristig Angelernten genau so gut erfüllt werden können.

Der zur endgültigen Bestleistung führende Weg der „Rationalisierung" wird und muß die verschiedensten und einschneidendsten Neuerungen betriebsorganisatorischer und produktionstechnischer Art mit sich bringen; ein Ziel, das nur erreicht werden kann durch den Einsatz aller schöpferischen und technischen Kräfte deutscher Arbeit. Gerade hierbei wird, muß und kann besonders der deutsche Facharbeiter einen entscheidenden Beitrag leisten. Dem deutschen Volk und seiner Wirtschaft stehen zur Meisterung der großen Arbeitsaufgaben unbegrenzte Werte und Güter in dem Leistungsvermögen des deutschen Geistes zur Verfügung. Die geistigen Kräfte unserer Erfinder, Konstrukteure und Facharbeiter, die einst dem deutschen Schaffen Weltgeltung gaben, sind heute allein in der Lage, des Führers Befehl zur Bestleistung zu erfüllen. Sache des Betriebes ist es, den fähigen Menschen zum Könner zu erziehen und vor allen Dingen jedem Könner die Möglichkeit größter Entwicklung zu geben. Diese Fachkenner sind am besten in der Lage, aus ihrer täglichen Arbeit heraus auf Grund ihrer persönlichen Beobachtung des Arbeitsgeschehens und auf Grund einer ihnen klar gegebenen Verantwortung brauchbare Vorschläge zu machen.

Die im Leistungskampf stehenden Betriebe haben daher dafür Sorge zu tragen, daß bei der Entwicklung der organischen Betriebsgestaltung die Kenner und Könner im Betrieb aktiv mitwirken. Das wird bei der Entdeckung und Abstellung von Verlustquellen, bei der Beseitigung leistungshemmender Faktoren, beim Arbeitsbestverfahren usw. zu bedeutenden Erfolgen führen. Zur aktiven Mitarbeit an der Betriebs- und Arbeitsgestaltung ist die gesamte Gefolgschaft zu erziehen. Dazu dient am besten die Einrichtung eines Vorschlagswesens im Betrieb, wobei verwendbare Vorschläge

## Wahrung der Exportinteressen beim Arbeitseinsatz

Es wird darauf hingewiesen, daß die an der Einfuhr beteiligten Firmen verpflichtet sind, in allen Fällen, in denen sich eine Exportgefährdung durch Schwierigkeiten auf dem Gebiet des Arbeitseinsatzes ergibt, zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten sich an die zuständige Industrie- und Handelskammer zu wenden. Es besteht Veranlassung, weiter darauf aufmerksam zu machen, daß unmittelbare Eingaben bei anderen Stellen die Bearbeitung der Anträge nur verzögern.

# Ehrenvolle Berufung des Vizepräsidenten Gebhard Holtz

Der Präsident der Deutschen Reichsbank, Pg. Walther Funk, hat den Vizepräsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Pg. Gebhard Holtz, Mitinhaber der Firma Tetzlaff & Wenzel, Stettin, Mitglied des Aufsichtsrats des Großkraftwerks Stettin A.G., zum Mitglied des Beirats der Deutschen Reichsbank berufen.

in geeigneter Form vom Betriebsführer anzuerkennen und zu belohnen sind.
Viele Arbeitskräfte sind aus weniger beanspruchten und teilweise auch übersetzten Wirtschaftszweigen für die Betriebe des Vierjahresplanes frei und durch Umschulung einsatzfähig zu machen. Die Betriebe selbst haben also die Möglichkeit, bewährten Beispielen folgend, durch eigene Umschulungswerkstätten oder durch Einsatz ihrer Lehrwerkstätten sich auch für Facharbeit geeignete Arbeitskräfte heranzubilden.

**Vermeidet jeden unnötigen Verschleiß der Kräfte und sorgt für eine dauernde Erneuerung der Arbeitsenergien.**
Wir können auf keine Arbeitskraft verzichten. In dieser Wahrheit liegt einmal die Pflicht jedes Schaffenden, das Beste an persönlicher Leistung zu geben, zum anderen aber auch die Verpflichtung der betrieblichen Menschenführer, dieses wertvollste Gut „Arbeitskraft" leistungsstark zu erhalten und durch geeignete Maßnahmen laufend für die notwendige Krafterneuerung zu sorgen.
Bestes Mittel zur Vermeidung unnötigen Kräfteverbrauchs und Kräfteverschleißes ist ein Einsatz der Arbeitskraft, der Rücksicht nimmt auf die persönliche, geistige bzw. körperliche Eignung des Schaffenden für den jeweiligen Arbeitsplatz. Es ist nicht nur unsozial, sondern bei dem heutigen Mangel an Arbeitskräften auch höchst unwirtschaftlich, wenn ich einen wenig widerstandsfähigen, schwachen und gesundheitlich gefährdeten Menschen mit Arbeiten beauftrage, denen er auf Grund seiner Konstitution niemals gewachsen sein kann und daher erliegen muß. Kraft und Leistung gehen in diesem Falle für die Wirtschaft verloren. Wer diese Aufgabe erfolgreich anpacken will, muß das Mittel schaffen, welches ihm eine laufende Beobachtung der Schaffenden am Arbeitsplatz ermöglicht und klare Feststellungen über die Auswirkungen der Arbeit auf den einzelnen Organismus machen kann.
Die Deutsche Arbeitsfront sieht hierzu im Betriebsarzt, allerdings nur dann, wenn dieser das Betriebsgeschehen aus eigener Wahrnehmung und Erfahrung genau kennt, und in dessen Hilfsorgan, dem Werkschargesundheitstrupp, die besten Helfer der Betriebsführung. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn der Betrieb die Vorschläge des Betriebsarztes, wie z. B. dauernden oder kurzfristigen Arbeitsplatzaustausch, die Stellung einer besonderen Schutzkleidung oder die Sicherstellung einer bestimmten Ernährung usw. vollkommen und schnell verwirklicht. Krafterhaltend wirken auch die als „Arbeit-, Unfall- und Gefahrenschutz" ergriffenen Maßnahmen, denen seitens der Betriebe unbedingt eine über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehende Sorgfalt zuzuwenden ist.

Der persönlichen Initiative wird bei richtiger Betrachtung des Betriebsgeschehens noch genügend Raum bleiben. Hierfür sei als Beispiel nur erwähnt, daß unsere Betriebe die Arbeitsleistung des einzelnen um ein wesentliches steigern können, wenn sie durch Einsatz von Verkehrsmitteln oder auch durch gegenseitigen Arbeiteraustausch die heute oft noch weiten kräftezehrenden An- und Abmarschwege auf ein normales Zeitmaß verkürzen. Kraftschonend, gesundheitsfördernd und arbeitsfreudeweckend sind weiterhin all die Maßnahmen, die wir unter dem anerkannten Begriff „Schönheit der Arbeit" zusammenfassen. Die Deutsche Arbeitsfront hofft und glaubt, daß ihre sechsjährige Erziehungsarbeit die Schöngestaltung und Sauberhaltung der Betriebe zu einem selbstverständlichen Bestandteil einer ordentlichen Betriebsführung gemacht hat und es heute nicht mehr notwendig ist, Leistungen dieser Art als eine besonders große soziale Tat herauszustellen.

All diese Maßnahmen jedoch werden nicht verhindern, daß große geistige und körperliche Kraftanstrengungen immer einen großen Kraftverbrauch bewirken. Unsere Bemühungen um die größtmögliche Gesamtleistung führen nur dann zum Erfolg, wenn nach Kraftverbrauch für die entsprechende Krafterneuerung gesorgt wird. Hier sollen die Betriebe des Leistungskampfes dem hervorragenden Beispiel der rund 30 000 Betriebe nacheifern, die teils durch ihre Werkkantinen bzw. durch die Bereitstellung von Aufwärmeeinrichtungen für eine gesunde Ernährung ihrer Gefolgschaft Rechnung getragen haben.

Der Krafterneuerung und der Stärkung des Leistungswillens dient in hervorragendem Maße der Betriebssport und ein wirklicher Erholungsurlaub, der im besonderen auch für Kleinstverdiener sicherzustellen ist. Es sei darauf hingewiesen, daß gerade hinsichtlich der Urlaubsgestaltung eine materielle Hilfe der Betriebe unbedingt notwendig ist, da auch bei der gesetzlich garantierten Weiterzahlung des Lohnes es manchem Schaffenden trotz geringster Kosten, insbesondere dann, wenn er Familie hat, eine Teilnahme an Urlaubsfahrten schwer wird, da ja der Lohn dem Unterhalt der Familie dienen muß. Was Tausende von Betrieben durch KdF.-kassen, Reisesparmarken oder auch durch Finanzierung von Urlaubsreisen leisteten und leisten, werden schließlich auch die anderen zu schaffen imstande sein.

**Denkt an Deutschlands Zukunft!**

Der Führer fordert von unserer Generation Leistungen einmaliger Größe; Leistungen, die Deutschlands große Zukunft sichern müssen. Die Zielsetzung bedingt die Mobilisierung aller Arbeitskräfte, den Einsatz von jung und alt, Mann und Frau. Unsere Verantwortung um unseres Volkes Zukunft gebietet uns, Sorge dafür zu tragen, daß dieser allumfassende Arbeitseinsatz bei unseren Jugendlichen nicht zukunftsvernichtende Entwicklungsstörungen hervorruft und unsere Frauen nicht unfähig macht zur Lösung ihrer schönsten und wichtigsten Aufgabe als Mutter kommender Geschlechter.

Der deutsche Betriebsführer trägt hier eine große Verpflichtung, denn sein Verhalten ist ausschlaggebend für die Stärkung der Nation, die letztlich allein gesichert ist in einem zahlreichen und gesunden Nachwuchs. Jugendliche und Frauen sind daher fernzuhalten von Schwerarbeit und Arbeitsplätzen, die irgendwie ihrer seelischen und körperlichen Veranlagung widersprechen. Besonderer Schutz und intensive Betreuung ist der schwangeren Frau zu gewähren und der Mutter kleiner Kinder. Die Betriebsführer vieler im Leistungskampf stehender und bereits ausgezeichneter Betriebe haben hier ein wirklich nationalsozialistisches Verhalten an den Tag gelegt, das auch in Erscheinung tritt durch eine Menschenbetreuung, die über das allgemeine Betriebsleben hinausgeht und auch die Familien der Gefolgschaft erfaßt.

Diese sozial schönste Haltung führt jedoch nur zum Teilerfolg, wenn nicht alle Kräfte eingesetzt werden, um den größten Notstand für die deutsche Arbeiterschaft zu beseitigen, welcher in dem Mangel an ausreichenden Wohnungen liegt. Ausreichend ist aber nur die Wohnung, welche vor allem der Kinderzahl in der Familie des Gefolgsmannes Rechnung trägt. Der Betrieb muß also für gesunde und ausreichende Wohnungen seiner Gefolgschaft sorgen. Die Deutsche Arbeitsfront hat aus ihrer Sorge und Verpflichtung heraus gemeinsam mit den Betrieben des Leistungskampfes eine Großaktion zum Arbeiterwohnungsbau mit Erfolg in Angriff genommen. Es ergeht der Ruf an alle, diese Bestrebungen der DAF. durch Unterstützung dieser wichtigsten Aktion zum größtmöglichen Erfolg zu führen.

Diese Aufgabenstellung bringt den eindeutigen Willen der Deutschen Arbeitsfront zum Ausdruck, das soziale Wirken der Betriebe des 3. Leistungskampfes zu konzentrieren auf eine Menschenbetreuung, die wirklich von leistungssteigerndem Wert ist. Die Aufgabenstellung ist jedoch keinesfalls nur eine Angelegenheit der Menschenführung, sondern sie geht vielmehr den gesamten Betrieb, d. h. Betriebsführer und alle Gefolgsleute an. Der Leistungskampf wird auch dann nur zu dem erstrebten wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt führen, wenn er getragen wird von einer wahren Betriebsgemeinschaft.

Ihr Appell im Leistungskampf ist daher gerichtet an die deutschen Betriebsführer, um ihnen klar zu machen, daß diese Art von Menschenbetreuung auch größte wirtschaftliche Erfolge zeitigt. Der Appell ist gerichtet an die deutschen Gefolgschaften, um ihnen zu zeigen, daß in dieser geschichtlich großen Zeit jeder voll auf seinem Arbeitsposten stehen muß und jeder schaffende Deutsche all das an Leistungen seinem Volke zu geben hat, wozu er persönlich imstande ist. Jeder der zu einer deutschen Betriebsgemeinschaft gehört, muß wissen, daß er in der Front der deutschen Arbeit einen entscheidenden Leistungsfaktor darstellt und im Sinne einer wirklich „Sozialen Selbstverantwortung", d. h. einer persönlichen Gemeinschaftsverpflichtung seine seelischen, geistigen und körperlichen Kräfte einzusetzen hat.

Der 3. „Leistungskampf der deutschen Betriebe" muß uns ein gutes Stück dem Ziele näher bringen, das uns der Führer gestellt hat, indem er der Hoffnung Ausdruck gab, daß alsbald die Gesamtheit der deutschen Betriebe in ihrer sozialen Haltung und wirtschaftlichen Leistung die Ausrichtung gefunden hat, die unsere Leistungsbesten, die „Nationalsozialistischen Musterbetriebe" heute bereits haben.

# Wirtschaftskundliche Studienfahrt: Fischversorgung Deutschlands

Stärker als in den Jahren vor der Machtübernahme werden heute die Blicke auf die ernährungswirtschaftlichen Fragen in Großdeutschland gelenkt. Um zu einer für das deutsche Volk voll ausreichenden Ernährungsgrundlage zu kommen, müssen alle zur Verfügung stehenden Mittel restlos ausgenutzt werden. Es darf nichts unversucht bleiben, um in der Nahrungsmittelproduktion, soweit nur irgend möglich, vom Ausland unabhängig zu werden. Dadurch gewinnt zwangsläufig eine Ernährungsquelle an Bedeutung, die bei anderen Völkern in ähnlicher Lage viel stärker mit Erfolg in Anspruch genommen wird: die regelmäßige Versorgung des deutschen Volkes mit Seefischen.

Um zur Erreichung dieses Zieles beizutragen, stellt die Deutsche Arbeitsfront den Fisch als Ernährungsfaktor in den Mittelpunkt einer Wirtschaftskundlichen Studienfahrt und unternimmt es, die im Dienste der Steigerung des Fischverbrauchs Stehenden an die bedeutendsten Plätze des Fischfangs, der Verarbeitung, des Verkaufs und Verbrauchs zu führen. Diese inhaltsreiche Wirtschaftskundliche Studienfahrt beginnt am 30. Juli 1939 in Leer und führt über Emden, Bad Zwischenahn, Oldenburg, Blexen, Wesermünde, Bremerhaven, Cuxhaven nach Hamburg-Altona, wo sie am 8. August endet. Der Aufgabe dieser Wirtschaftskundlichen Studienfahrt entsprechend werden nicht nur Vorträge von hervorragenden Fachmännern gehalten, sondern die verschiedensten Anlagen, die im Dienste der Seefischerei stehen, besucht.

Alles Nähere ist aus einem Sonderdruck ersichtlich, der bei der Gauwaltung Pommern der DAF. (Abt. Berufserziehung und Betriebsführung) Stettin, Augustastraße 17, kostenlos abgefordert werden kann.

Dr. Erwin Stranik, Hauptschriftleiter der „Volksdeutschen Zeitung", Brünn-Prag

# Der deutsche Kulturraum Böhmen und Mähren

Böhmen und Mähren, tausendjähriger deutscher Reichsboden, sind nun wieder heimgekehrt in ihre alte Tradition. Es bleibt des Staatspräsidenten Dr. Hacha Verdienst gegenüber dem tschechischen Volke, daß er die restlose Unrichtigkeit der politischen und geistigen Konzeptionen seiner beiden Vorgänger im Amte erkannte und ebenso restlos daraus die allein richtigen Folgen zog. Böhmen und Mähren gediehen immer nur im Schutze des Deutschtums, mit dessen Hilfe die Tschechen ihren eigenen kulturellen Werdegang erst zu beschreiten vermochten. Denn der Aufbau in Böhmen und Mähren ist einzig und allein deutsches Werk und deutsche Leistung. Die Deutschen brachten in dieses Land den Pflug und das Recht, die Handwerkskunst und den Städtebau, die Ordnung, die Sitte, den Wohlstand und die Bedeutung.

Wahrscheinlich hielten sich schon seit den Zeiten der Völkerwanderung in den Randgebirgen des böhmischen Kessels germanische Reste. Um das Jahr 1000 bildeten bereits die Deutschen in Prag das wesentliche Aufbauelement, so daß ihnen 1086 der vom deutschen Kaiser Heinrich IV. mit dem Königstitel belehnte Przemyslide Wratislaw II. eine besondere „magna charta" verlieh, die 1178 Herzog Sobieslav neuerlich bestätigte und deren wesentlichste Sätze lauteten: „Wisset, daß die Deutschen freie Leute sind. Die Deutschen, die unter der Prager Burg leben, nehme ich in meine Gnade und meinen Schutz auf, und ich will, daß sie, wie sie als Volk verschieden sind von den Tschechen, so auch verschieden seien von den Tschechen in ihrem Recht und in ihren Gewohnheiten. Ich gewähre ihnen daher zu leben nach dem Gesetz und dem Rechte der Deutschen."

Der Przemyslide Ottokar II., der nachmalige Gegner Rudolfs von Habsburg, lernte auf seiner ersten Preußenfahrt (1254) den Typus der deutschen Kolonialstädte mit ihrem Quadratblocksystem kennen und zollte ihm restlose Bewunderung. Bei allen von ihm angeordneten Stadtgründungen und Verpflanzungen im Böhmischen ließ er deshalb Deutsche als „Lokatoren" herbeirufen, weil seiner Ansicht nach jene am besten „zu solchen Dingen geeignet und erfahren" schienen. So kommt es, daß sämtliche Städte Böhmens mit Ausnahme von Tabor, das sich aus einem Hussitenlager entwickelte, von Deutschen geschaffen wurden und das städtische Leben in Böhmen sich restlos aus dem Deutschtum entwickelte. Es ergaben sich daraus natürlich eine Reihe von Rechtsfragen und die Stadtbürger mußten sich, um Ordnung in ihren Gemeinschaften aufrecht zu erhalten, nach bereits erprobten Stadtrechten umsehen, denen sich auch die Tschechen, die kein eigenes Recht besaßen, unterwarfen. Man übernahm das Nürnberger und das Magdeburger Recht. Als das Aufsuchen dieser Gerichtshöfe allmählich zu umständlich wurde, weil die Fülle des zu bearbeitenden Materials wochenlang zur Erledigung brauchte, entschloß man sich, die beiden Rechte getreu abschreiben zu lassen und selbst Gerichtshöfe nach jenen Vorbildern einzurichten. Leitmeritz wurde so zum Oberhof aller böhmischen und Olmütz zum Oberhof aller mährischen Städte mit Magdeburger Recht bestimmt, während die Prager Altstadt als Oberhof für alle Städte mit Nürnberger Recht galt. Daß nur Deutsche jene Gerichte zu verwalten vermochten, beweist der Fall von Leitmeritz, wo nach den Hussitenkriegen die tschechische Stadtverwaltung sich gezwungen sah, einen Baumeister aus dem einstigen Oberhof Magdeburg herbeizuholen, weil kein einheimischer Fachmann zu finden war.

Eine eigene schöpferische Rechtsleistung vollbrachte das Deutschtum in Böhmen durch die Schaffung des Iglauer Bergrechtes, das später von Freiberg in Sachsen weiter ausgebildet, von St. Joachimsthal übernommen wurde und Weltberühmtheit erlangte. In Mähren aber, wo bereits im Jahre 1091 deutsche Siedler in Brünn lebten, entstand das Brünner Schöffenbuch, das neben dem Sachsenspiegel die Quelle für alle jene bildet, die das damalige Recht kennenlernen wollen. Alle diese Stadtrechte waren durchaus deutsch, wiesen nicht die geringste Spur slawischen Einflusses auf und wirkten derart vorbildlich, daß auch viele tschechische Orte nach und nach eine Neuordnung „nach deutschem Recht" vornahmen. Peter von Zittau, Abt des Klosters Königssaal, berichtete deshalb (1334) zur Sprachenfrage, daß „dermalen in fast allen Städten Böhmens und am Hofe der Gebrauch der deutschen Sprache üblicher sei als der der tschechischen". Und Lobkowitz von Hassenstein prägte damals das Wort, Böhmen sei das „Herzland Germaniens".

In nicht geringerem Maße als im Städtewesen wirkte sich die Pionierarbeit jener Deutschen aus, die als Bauern in den böhmisch-mährischen Raum kamen und sich der Erschließung der Bergwerke widmeten. Die richtige Bedienung des Pfluges und sinngemäße Verwendung der Feldarbeitsgeräte lernten die Tschechen erst von den Deutschen. Diese gingen sogar — um den tschechischen Historiker Pekar zu zitieren — „in die von Natur aus ärmsten Gegenden, die der Tscheche von jeher verschmäht hatte und wo der deutsche Kolonist noch dem schlechtesten Boden seinen Unterhalt abzuringen verstand". Ein deutscher Schichtmeister war es auch, der als erster die Kohle des Landes erschloß, deutsche Bergleute arbeiteten in St. Joachimsthal und sonst überall, wo es Schätze des Bodens zu heben galt.

Am 7. April 1348 erließ der Luxemburger Karl IV., der als erster Böhmenkönig auch die römisch-deutsche Kaiserkrone gewann, jenes Dekret, in dem er die Errichtung eines „Studium generale", eine Universität in Prag verfügte. Ihr war von allem Anfang an eine besonders wichtige Aufgabe zugedacht, da es in



Der Führer begrüßt den Reichsstatthalter und Gauleiter Konrad Henlein Fot. Dötsch

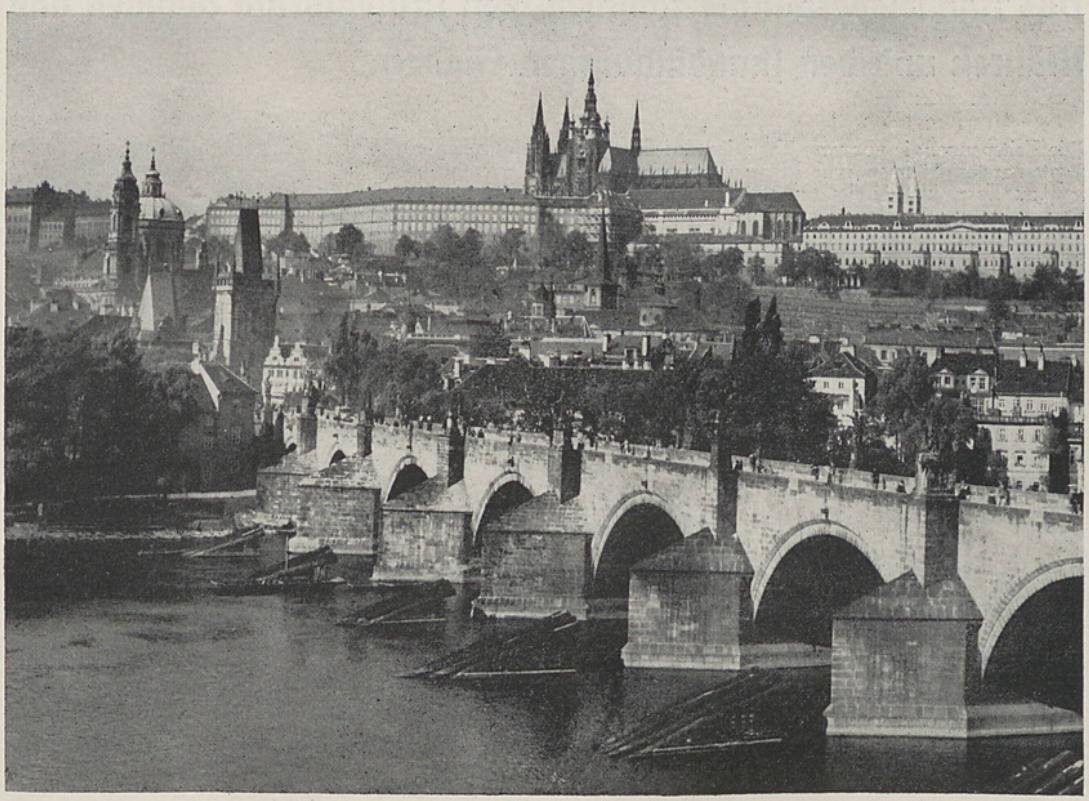
Deutschland noch keine Hochschule gab und bisher allein Italien und Frankreich über solche Stätten der Bildung verfügten. Zur deutschen Grundlage trat das tschechische Element in seiner Minderheit nicht als Widerpart, sondern als Gegebenheit durch die bevölkerungspolitische Doppelsiedlung des Landes. Die Mehrheit der Studenten war deutsch, die Lehrer kamen in überwiegendem Maße aus dem ganzen Gebiete des Deutschen Reiches. Erst das geschichtsverfälschende Kuttenberger Dekret löste jene nationalen Kämpfe auf dem Prager Universitätsboden aus, die dann Jahrhunderte andauerten. Daß auch die neuhochdeutsche Schriftsprache von Prag aus ihren Weg in alle deutschen Lande antrat, dürfte allgemein bekannt sein.

Gotik und Barock schenkten Prag und vielen anderen Städten dieses Raumes prächtigste Entfaltung. Peter Parler schenkte Prag, Kolin und Kuttenberg Meisterwerke gotischen Empfindens; das Barock brachte Fischer von Erlach nach der Moldaustadt und gewann in Kilian Ignatz Dientzenhofer einen Meister von überragendem Format. Die lebendige Durchdringung der Zentral- und Tiefenräume zeichnete Dientzenhofers Schaffen vor allem aus. Seine Bauten betten sich in restloser Harmonie in die sie umgebende Landschaft ein. Die Nikolauskirche von Prag, die Paläste Kinsky und Goltz, die Karlsbader Magdalenenkirche, um nur einige Werke herauszugreifen —, sie alle dürfen als beste Zeugnisse für jenes Lebensgefühl und jenen Stil gelten, „der in Wolken und Farbenglut, in Stein und Edelholz die Seligkeit des Himmels, der sinnenfrohen Erdenschönheit eint". Und auch die letzte Steigerung dieser Kunstepoche, jene vornehme Gestaltung des „Raumes in Räumen", die höchste Vergeistigung der materiellen Grundlagen, wodurch Innen und Außen alles Trennende verloren, gelang einem Sohne dieses Raumes, wenn auch seine Hauptschöpfungen sich nicht in Böhmen oder Mähren finden. Balthasar Neumann wurde in seiner Kunst für ganz Franken richtunggebend, strahlte nach Baden und Württemberg aus und ließ seine Persönlichkeit bis nach Köln erkennen. Die Würzburger Residenz, der so bezeichnende geschweifte Giebel der Barockbauten, der seine Krönung in der Ausgestaltung des Mittelpavillons des Dikasterialbaues in Ehrenbreitstein findet, sind Neumanns sinnfälligste, unvergänglichste Leistungen.

All dies Blühen, den glücklichen Handel und Wandel im böhmischen Raum unterbanden die Hussitenkriege für lange Zeit. Sinnloseste Wut wünschte

alles an Kultur zu vernichten, was deutscher Fleiß und deutsche Kraft bisher hier geschaffen hatten. Doch das Toben der rasend gewordenen Horden konnte die Wurzeln deutscher Kraft trotz allem nicht zerstören. Die Städte Böhmens und Mährens waren durch das Hussitentum schwer geschlagen, allein keineswegs letzter Kraft beraubt worden. Langsam setzte die Erholung wieder ein, neuerlich war es das Deutschtum, das dem völlig verwüsteten Lande emporhalf zu neuem Leben und neuer Betätigung. Jetzt begannen die Vorboten der Industrialisierung wirksam zu werden: Ende des 16. Jahrhunderts kam die Tuchmacherei ins Land, die aus Sachsen eingewanderte Familie Schürer von Waldheim begründete die böhmische Glasindustrie. Strumpfstricker kamen aus Niederösterreich, deutsche Leinen- und Zeugweber gesellten sich der Baumwollmanufaktur. Im 19. Jahrhundert lösten dann die Fabriken die alte Erzeugungsweise ab. Unter deutscher Führung entwickelte sich Böhmen und Mähren zum Hauptindustriegebiet des alten Oesterreich, das einen Großteil seines gesicherten Absatzes stets im Deutschen Reich hatte. Kein Wunder, daß hier nun auch eine Reihe von Erfindern geboren wurden, die der Technik wesentliche Hilfe leisteten. Der Prager Senefelder erfand den Steindruck, Joseph Ressel die Schiffsschraube, Porsche wurde der vorbildlichste Autokonstrukteur. Franz Fritz Maier erfand eine neue Schiffsform, Franz Joseph und Franz Anton von Gerstner entwarfen und bauten die erste Eisenbahn des Kontinents, Gustav Lindenthal aus Brünn entwickelte sich zu einem der bedeutendsten Konstrukteure des Brückenbaues, Rudolf Salliger wurde der hervorragendste Betonfachmann der Gegenwart.

Kehren wir zu den schönen Künsten zurück, um auch hier einige Beispiele herauszugreifen. Schon im Mittelalter lebten am Prager Hof deutsche Minnesänger. Nach der Reformation enstand als Schöpfung von überzeitlicher Größe der „Ackermann aus Böhmen" des Johannes von Saaz, ein Werk, von dem Gervinus einmal sagte, es sei „das vollkommenste Stück Prosa, das wir in unserer älteren Literatur besitzen". — In die Gegenwart trat der Böhmerwälder Adalbert Stifter der bereits alle seine Schriften auf das Ziel ausrichtete, den Menschen einzuordnen in die Gemeinschaft. Marie Ebner von Eschenbach erkannte als erste die Nöte und Sorgen der breiten Masse zu



Prag: Karlsbrücke und Hradschin

ihrer Zeit. Rainer Maria Rilke aus Prag dagegen wandte sich von der Wirklichkeit ab, da sie nur „aus Gemeinem gemacht, durch und durch". Weit kräftiger gibt sich die nächste Generation, die vor allem aus ihrem glühenden Bekenntnis zum Deutschtum Antrieb gewinnt. Da sind zu nennen: Karl Hans Strobl, Hans Watzlik, der allzu früh verstorbene Bruno Hans Wittek, der heroische Erwin Guido Kolbenheyer, der stille Franz Rabl, der völkisch kämpferische Friedrich Jaksch-Bodenreuth. Schließen wir daran einen Blick auf die Musik, so muß unseres Franz Schubert gedacht werden, der, wenn er auch selbst in Wien geboren wurde, vom Elternhaus her völlig im böhmisch-mährischen Raum verwurzelt war, und dessen reiche Werkfülle in ihrer süßen Romantik und innig schlichten Weisen immer wieder Veredelungen und Verklärungen der im Herzen seines Volkes behüteten Melodien darstellt.

Ein kurzer Ueberblick wie dieser kann auf Vollständigkeit keinen Anspruch erheben. Aber auch die wenigen Zeugnisse, die hier geboten wurden, genügen zur Erhärtung unserer eingangs aufgestellten Behauptung, daß im böhmisch-mährischen Raum von jeher das Deutschtum die kulturell führende Stellung innehatte und damit das Recht zur geistigen und staatlichen Lenkung überhauupt erhielt. Denn aus dem Wesen dieses Landes ist das Deutschtum nicht fortzudenken und nicht von ihm zu trennen. In dieser allein richtigen Erkenntnis liegt der Schlüssel zu allen geschichtlichen Ereignissen, die Böhmen und Mähren erfaßten. Sie bildeten auch die Voraussetzung für die Befreiung, die jetzt notwendig und von Adolf Hitler als Erfüllung der heißesten Wünsche dieser Generation Deutscher in Böhmen und Mähren durchgeführt wurde.

Landwirtschaftsminister Dr. L. Feierabend, Prag

# Das Handelsverhältnis zwischen dem Protektorate Böhmen und Mähren und den skandinavischen Ländern

Die Zeitspanne, die uns vom Tage der Errichtung des Protektorates Böhmen und Mähren trennt, ist noch viel zu kurz, um bereits im gegenwärtigen Augenblicke ein verläßliches Urteil über den künftigen wechselseitigen Güteraustausch zwischen dem Protektoratsgebiete und den skandinavischen Ländern, seine Struktur und Fülle zu gestatten. Es wäre jedenfalls irrig, unter Zugrundelegung der auf die ehemalige Tschecho-Slowakei bezughabenden amtlichen Außenhandelsstatistiken der Vorjahre etwa an eine verhältnismäßige Kürzung der betreffenden Einfuhr- und Ausfuhrziffern denken zu wollen. Nur was die östlichen Gebiete des genannten Staatswesens anbelangt, vermag man den Anteil dieser Gebiete am Handel mit den skandinavischen Ländern mit ziemlicher Genauigkeit abzuschätzen. Etwas schwieriger ist jedoch die Aufgabe in Bezug auf den Anteil des Sudetengebietes, vor allem im Bereiche der industriellen Ein- und Ausfuhr. Aber auch der tatsächliche Zustand des wechselseitigen Güteraustausches der Vergangenheit ist kein endgültiger Wegweiser für die zu erwartende künftige Entwicklung. Die moderne Wirtschaft hat viele dynamische Kräfte inne, die eine Tendenz besitzen, sich veränderten Verhältnissen raschest anzupassen und der neuen Lage entsprechend neue Wege ausfindig zu machen und einzuschlagen. Diese Tatsache muß man sich in gleichem Maße vor Augen halten, wenn man die ersten amtlichen Wirtschaftsstatistiken des Protektorates für die vom Gesichtspunkte der statistischen Theorie jedenfalls als noch viel zu kurz zu qualifizierende Zeit seit März d. J. zu Rate zieht.

Vor allem erscheint es mir notwendig, auch in diesem Zusammenhange auf die übrigens allseits bekannte Tatsache der ziemlich beschränkten Mannigfaltigkeit der aus den skandinavischen Ländern normalerweise zur Ausfuhr gelangenden Güterarten nochmals hinzuweisen. Auf dem Gebiete der Landwirtschaft tritt dies besonders bei Schweden und Norwegen mit besonderer Deutlichkeit hervor. Es kommen hier lediglich frische Seefische und Rohhäute in Betracht, wenn man vom Fisch- und Walfischtran absieht, also von einem Produkt, das als Rohstoff zugleich bei der Erzeugung der Kunstfette als auch bei der Erzeugung von technischen Fetten Verwendung findet. Bei Dänemark als einem vorwiegend landwirtschaftlichen Lande ist bereits eine reichere Fülle der landwirtschaftlichen Ausfuhr zu verzeichnen. Das Protektoratsgebiet bezog und bezieht aus diesem Lande neben Rohhäuten und Seefischen auch größere Mengen von Butter und mit wechselnder Intensität — je nach der Preislage und nach dem Stande der eigenen Erzeugung — von Eiern. Auch Gemüsesamen bilden, wenn auch nicht in außerordentlichem Maße, Gegenstand der üblichen dänischen Ausfuhr in das Protektoratsgebiet. Dazu treten für Dänemark und Norwegen noch gewisse Mengen von Fischkonserven.

In der Richtung aus dem Protektoratsgebiete nach den skandinavischen Ländern wären auf dem landwirtschaftlichen Gebiete Gerste, Hafer, Malz und etwas Obst zu erwähnen. Auch Hopfen gelangte zur Ausfuhr, und es könnte vielleicht in diesem Artikel auch in der Hinkunft mit gewissen, wenn auch nicht allzu

großen Mengen, gerechnet werden. Schweden war übrigens ein traditionelles Einfuhrland für böhmische Rotkleesamen. Wenn die Einfuhr dieser Ware nach Schweden aus dem Gebiete des jetzigen Protektorates in den letzten zwei Jahren zum Stillstand gelangt ist, so wäre doch zu hoffen, daß die für diese Tatsache verantwortlichen spezifischen Umstände wegfallen und der für viele Jahre hindurch üblich gewesene Handelsverkehr in diesem Artikel wieder angebahnt werde. Das Schwergewicht des wechselseitigen Güteraustausches zwischen dem Protektoratsgebiete und den skandinavischen Ländern lag und wird zweifellos auch in der Zukunft, wenigstens was Schweden und Norwegen betrifft, auf dem Gebiete der Industrie liegen. Das entspricht auch dem natürlichen Charakter der erwähnten zwei Länder als Lieferanten wichtiger industrieller Rohstoffe und des Protektorates als Verarbeiter solcher Rohstoffe in mannigfache Fertigwaren. Welche Möglichkeiten hier bestehen, ergibt sich aus den Einfuhr- und Ausfuhrziffern der ehemaligen Tschecho-Slowakei für die letzten vier Jahre.

Einfuhr aus (in 1000 tschech. Kronen)

| | Schweden | Norwegen | Dänemark |
|---|---|---|---|
| 1935 | 150 673 | 45 000 | 52 833 |
| 1936 | 202 457 | 73 108 | 46 405 |
| 1937 | 417 443 | 131 979 | 60 044 |
| 1938 | 347 834 | 76 636 | 32 543 |

Ausfuhr nach (in 1000 tschech. Kronen)

| | Schweden | Norwegen | Dänemark |
|---|---|---|---|
| 1935 | 192 350 | 82 910 | 67 964 |
| 1936 | 241 361 | 111 174 | 54 135 |
| 1937 | 401 196 | 190 891 | 74 027 |
| 1938 | 305 946 | 138 125 | 55 111 |

Verkehrsminister J. Havelka, Prag

# Beitrag des Protektoratsgebietes Böhmen und Mähren zu den Wirtschaftsbeziehungen Deutschlands mit den Ostseeländern

Die Protektoratsgebiete Böhmen und Mähren zählen zu jenen Ländern, die alle Kennzeichen des mitteleuropäischen Wirtschaftsraumes besitzen. Die Bevölkerungsdichte ist bedeutend, denn sie übersteigt sogar jene des Deutschen Reiches; auch das Lebens- und Kulturniveau muß als ein hohes bezeichnet werden. Aus diesen Gründen haben beide Länder einen nicht geringen Anteil am kulturellen, wirtschaftlichen und handelspolitischen Leben Europas, ja man kann sagen sogar der ganzen Welt.

Die industrielle Produktion überwiegt die agrarische. Beide Arten dieser Betätigung bedürfen zu ihrer Intensivierung eines sehr lebhaften Güteraustausches mit den übrigen europäischen und überseeischen Ländern. Auch die innere Gestaltung ist solcherart, daß die inneren Austauschbeziehungen sehr rege sind, denn es gibt Gebiete, die vorwiegend agrarisch oder vorwiegend industriell sind.

Diese Umstände hatten die Schaffung eines dichten Verkehrsnetzes zur notwendigen Folge, unter welchem an erster Stelle die Eisenbahnverbindungen stehen, deren Leistungsfähigkeit und Sicherheit, sowie die glatte Abwicklung und Schnelligkeit des Betriebes den gestellten Anforderungen in ausreichendem Maße gerecht werden.

Die Lage der böhmischen Länder — gleichsam im Herzen Europas — bildet dann in vielen Verkehrsbeziehungen ein natürliches Durchgangstor für die gegenseitigen europäischen Verkehrsbeziehungen zwischen Nord und Süd und zwischen Ost und West. Unser Gebiet bleibt in dieser Richtung seinen von altersher bestehenden Ueberlieferungen treu; hierfür gibt z. B. das schon frühzeitig bekannte sog. Mährische Tor den besten Beweis. Dagegen fehlt es ihm an einem eigenen Zugang zum Meer.

Neben Hamburg hat der Seehafen Stettin seine Bedeutung. Dieser Hafen ist für die Vermittlung von Beziehungen zwischen Böhmen-Mähren einerseits und den das Baltische Meer umgebenden Staaten anderseits am zweckmäßigsten, weil er unter den deutschen Seehäfen sowohl den böhmischen als auch den baltischen Ländern am nächsten liegt. Der Seehafen Stettin hat jedoch zum Unterschied von Hamburg keine direkte Flußverbindung mit Böhmen-Mähren; es kann daher keinem Zweifel unterliegen, daß seine Bedeutung und seine Wichtigkeit erst mit der Durchführung des projektierten Donau-Oder-Kanals gesteigert werden.

Den überwiegenden Anteil der Güterbeförderung zwischen den böhmischen Ländern und den baltischen Staaten haben die Eisenbahnen zu bewältigen, die mit ihren leistungsfähigen und lückenlosen Verbindungen den Wasserstraßen vorgezogen werden. Die Wichtigkeit Stettins für den Außenhandel der böhmischen Länder ergibt sich aus der Tatsache, daß dieser Hafen, soweit das Gebiet des ehemaligen tschecho-slowakischen Staates in Frage kommt, in dessen Einfuhr er unter allen deutschen Seehäfen an erster Stelle stand, fast die gesamte über diese Häfen getätigte Einfuhr von schwedischen Erzen an sich gezogen hat.

Die bisherigen Handelsbeziehungen mit den baltischen Staaten haben in unserem Außenhandel keine besondere Rolle gespielt. Eine einzige Ausnahme hiervon hat Schweden gebildet, mit dem stets lebhafte Handelsbeziehungen im Hinblick auf die Einfuhr

wertvoller Eisenerze und auf die Ausfuhr von Erzeugnissen der Eisen- und Textilindustrie unterhalten wurden. Der Außenhandelsanteil des verbliebenen Staatsgebiets im letzten Viertel 1938 betrug mit Schweden — soweit es sich um dessen Wert handelt — ungefähr 3,1% seines europäischen Außenhandels bzw. ungefähr 2,4% seines Welthandels.

In Bezug auf die Menge hat der Handel mit Schweden im Rahmen der Gesamtmenge unseres Außenhandels einen sehr beachtlichen Platz eingenommen und hat daher für alle an der Beförderung beteiligten Verkehrsunternehmungen sehr wertvolle Zubringerdienste geleistet.

Bei den übrigen Ländern war der Charakter der allfälligen Handelsbeziehungen nicht nur durch deren Wirtschaftsstruktur, sondern auch durch jene der böhmischen Länder bestimmt.

Im Hinblick darauf, daß — wie oben bereits erwähnt — die böhmischen Länder durch ein Gleichgewicht der agrarischen und industriellen Erzeugung gekennzeichnet sind und daß sie auf dem Gebiete der agrarischen Erzeugung, die das Hauptmerkmal der übrigen baltischen Staaten ist, sich fast zur Gänze genügen, war die Einfuhr von landwirtschaftlichen Produkten aus diesen Staaten nicht so bedeutend; im Gegenteil, die Ausfuhr von Industrieprodukten aus Böhmen und Mähren hatte ein Uebergewicht. Der Außenhandel mit den übrigen Staaten, mit Dänemark, Norwegen,



Moldau und Elbe bei Melnik

Estland, Finnland, Litauen und Lettland, betrug im Vergleich zu dem Außenhandel mit Schweden im gleichen Zeitabschnitt ungefähr 3,3% des Handels der böhmischen Länder mit Europa bzw. ungefähr 2,5% ihres Handels mit der Welt überhaupt. Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die Handelsbilanz mit Schweden mäßig passiv, dagegen mit den übrigen erwähnten baltischen Staaten verhältnismäßig eher aktiv war.

Man kann sich vorderhand noch kein genaueres Bild davon machen, wie unter den neuen Verhältnissen die Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen der böhmischen Länder zu den baltischen Staaten vor sich gehen wird. Im Hinblick jedoch darauf, daß vom gewesenen tschecho-slowakischen Staat eigentlich nur die böhmischen Länder das Hauptsubjekt des Austauschverkehrs waren, kann die Erwartung ausgesprochen werden, daß diese Beziehungen auch in Hinkunft nicht nur erhalten bleiben, sondern sich noch reger und intensiver gestalten werden. Hierzu wird gewiß die neue wirtschaftliche Orientierung der böhmischen Länder im Rahmen des großen Deutschen Reiches beitragen. Für die Erhaltung der früheren Beziehungen wird sicherlich auch das Bestreben nach Organisierung unserer eigenen Handelsvertretung in diesen Ländern, die ständig von unserem Exportinstitut verfolgt wird, behilflich sein. In dieser Richtung wäre anzuführen, daß von diesem Institut eine Handelsagentur für Norwegen in Oslo, für Estland, Lettland, Litauen und Finnland in Riga eingerichtet wurde und daß auch eine Agentur für Schweden in Stockholm in Tätigkeit treten soll, der es möglich sein dürfte, die von der früheren tschecho-slowakisch-schwedischen Handelskammer gesammelten Erkenntnisse und Erfahrungen zu verwerten. Die Hoffnung, auch weiterhin in den bisherigen Handelsbeziehungen



Blick über Brünn Fot. Orth



Brücke über der Luznic in Südböhmen

mit den genannten Staaten fortzufahren und hierbei von den gewonnenen Erfahrungen auszugehen, stützt sich fernerhin auf die Feststellung, daß im Einvernehmen mit den berufenen Stellen des Reiches größtenteils die in den Handelsbeziehungen eingeführte bisherige Praxis sowie auch deren Grundlage, die durch die früheren Handelsabkommen gegeben ist, beibehalten wird.

Die zur Entfaltung des Warenaustausches zwischen den böhmischen Ländern und den baltischen Staaten dienenden Mittel sind jedoch nicht nur in Maßnahmen handelspolitischer Natur zu suchen, sondern sind auch durch die Regelungen im eisenbahntariflichen Bereich gegeben, und gerade auf diesem Gebiet wurde wiederholt das Bestreben nach weiterer tarifarischer Annäherung und Vereinfachung der Tarifverhältnisse im Verkehr zwischen den voneinander sehr entfernt gelegenen Ländergebieten verfolgt. Zu erwähnen wäre namentlich der bereits lange Jahre bestehende Tarif, der den Verkehr zwischen den böhmischen Ländern und Ostpreußen regelt und zugleich ein Verkehrsinstrument in bezug zu Litauen bildete, mit welchem Lande die Regelung direkter Tarifverhältnisse bisher auf gewisse Schwierigkeiten stieß.

Ferner bedarf einer Erwähnung die Wichtigkeit des zwischen den böhmischen Ländern und Uebersee über deutsche Seehäfen geltenden Tarifs, der unter Loslösung von der durch die Binnentarife gegebenen Grundlage ebenfalls in weitem Maße zur Verdichtung der Handelsbeziehungen mit den nordischen und baltischen Staaten beiträgt. Der Einfuhr schwedischer Erze über den Stettiner Hafen, bei der man sich eben dieses Tarifs bedient, wurde bereits oben Erwähnung getan. Wie große Wichtigkeit seitens aller in Betracht kommenden Verkehrsunternehmungen den nach Vereinfachung und Regelung des Verkehrs abzielenden Fragen beigelegt wurde, ist daraus ersichtlich, daß es im vergangenen Jahre zur Gründung eines Verbandes für den direkten Verkehr zwischen der ehemaligen Tschecho-Slowakei und den nordischen Staaten, nämlich Dänemark, Norwegen und Schweden, gekommen ist. Dieser Tarif sollte sich auf die Beförderung der wichtigsten Artikel in beiden Richtungen beziehen. Zur Realisierung dieses Tarifs, der allerdings auch der Besserung der gegenseitigen Wirtschaftsbeziehungen dienen sollte, kam es jedoch bisher nicht, und eine der Ursachen, weshalb die begonnenen Arbeiten vorläufig nicht intensiver fortgesetzt wurden, war gewiß auch der Umstand, daß die bisherige Beförderungsart über die deutschen Seehäfen, unter Mitwirkung der Eisenbahnen, der Seeschiffahrt und der Seehäfen, darunter eben auch des Hafens Stettin, den gegebenen Bedürfnissen völlig entspricht.

Diese Feststellungen, Erkenntnisse und Erwägungen bekräftigen die Erwartung, daß die früheren Handelsbeziehungen nicht nur aufrecht erhalten bleiben, sondern noch erweitert und vertieft werden, einesteils im Hinblick auf die Intentionen der berufenen Stellen des Großdeutschen Reiches, die auf die Erhaltung einer gewissen wirtschaftlichen und handelspolitischen Selbständigkeit des Protektorats Böhmen und Mähren abzielen, anderenteils im Hinblick auf die bereits erwähnte neue wirtschaftliche Aufgabe, die den böhmischen Ländern im Rahmen der Gesamtwirtschaft des Großdeutschen Reiches zukommt.



Schloß Karlstein bei Prag

Dr. Jos. Miřička, Obersektionsrat des Handelsministeriums in Prag

# Die Handelsbeziehungen Böhmens und Mährens mit den Ostseestaaten unter Berücksichtigung des Seehafens Stettin

Der Außenhandel der früheren Tschecho-Slowakei mit den Staaten des Ostseeraumes zeichnete sich stets durch bedeutende Intensität aus. Wenn auch durch die Abtrennung der Sudetengebiete einige Industriezweige, wie die Glas-, Porzellan- und Tonwarenindustrie, die mit den Ostseeländern rege Beziehungen unterhielten, ihre Exportkapazität eingebüßt haben, zeigt sich in anderen Gebieten gegenüber dem früheren Stand keine wesentliche Aenderung.

Nachdem uns vorläufig die definitiven Ergebnisse unseres Außenhandels für 1938 noch nicht zur Verfügung stehen, kann auf Grund der Handelsstatistik für 1937 festgestellt werden, daß unsere Ausfuhr nach Schweden verschiedene Industriewaren im Wert von rund 400 Millionen Kr. auswies, während unsere Einfuhr aus Schweden noch etwas höher war und 417 Millionen Kr. erreichte. Nach Norwegen haben wir Waren für 191 Mill. Kr. ausgeführt und von dort Waren für 132 Mill. Kr. eingeführt. An dritter Stelle steht Finnland, wohin wir unsere Industriewaren für 108 Mill. Kr. ausgeführt und von wo wir Waren im Wert von etwa 20 Mill. Kr. eingeführt haben. Auch mit Dänemark war unser Außenhandel bedeutend; unsere Ausfuhr dorthin erreichte 75 Mill. Kr., unsere Einfuhr von dort 60 Mill. Kr. Die Ergebnisse unserer Ausfuhr nach Estland und Litauen waren sehr beachtenswert; sie erreichten bei Estland 47, bei Litauen 44 Mill. Kr. Bezüglich der Einfuhr war Litauen für uns von wesentlicher Bedeutung, der Wert belief sich auf nahezu 40 Mill. Kr. Lettland weist mit ca. 10 Mill. Kronen den geringsten Anteil an unserer Ausfuhr aus. Bezüglich der Sorten der ausgeführten und eingeführten Waren entfallen die größten Mengen auf die Einfuhr von Erzen, Eisen und anderen Mineralien, sowie auf die Ausfuhr von Kohle und Eisenwaren. Schweden steht bezüglich unserer Einfuhr von Erzen mit ca. 1 400 000 Tonnen im Wert von 185 Mill. Kr. an erster Stelle. Von dieser Menge gingen ca. 650 000 Tonnen über den Hafen Stettin, und zwar ca. 540 000 Tonnen per Bahn und ca. 125 000 Tonnen auf dem kombinierten Oderweg. Unsere Kohlenausfuhr wird nun mit Rücksicht auf die bedeutenden Grubenverluste im Ostrau-Karviner Kohlenrevier allerdings geringer sein. Einen wesentlichen Posten wird aber auch weiterhin die Einfuhr von Eisen, vor allem aus Schweden, sowie unsere Ausfuhr von Eisenwaren nach den skandinavischen Ländern bilden, wo sie guten Absatz finden. 1937 betrug unsere Ausfuhr von Eisenwaren ca. 160 Mill. Kr. Auch die Ausfuhr von Maschinen und Metallwaren war ziemlich bedeutend und die Einfuhr von Metallen aus Skandinavien, insbesondere aus Norwegen, erreichte große Transportmengen im Werte von ca. 50 Mill. Kr.

Die Ausfuhr der übrigen Waren, die nicht so ins Gewicht gehen, um bedeutende Transportmengen zu bilden, konzentrierte sich vor allem auf Textilwaren, von denen am meisten Wollwaren im Wert von 130 Mill. Kr. ausgeführt wurden, ferner Baumwollwaren im Wert von 70 Mill. und Seidenwaren im Wert von 66 Mill. Kr. Sehr beachtenswert war ferner die Ausfuhr von Konfektion (ca. 50 Mill. Kr.), ebenso erreichte die Ausfuhr von Lederwaren bedeutende Mengen und einen Wert von etwa 44 Mill. Kr.

Es ist schwer zu sagen, auf welchem Wege diese Waren von uns ausgeführt wurden, denn die nach den baltischen Staaten exportierenden Industrien sind über das ganze Gebiet Böhmens und Mährens verstreut, und es läßt sich nicht genau feststellen, welche Industriegebiete sich mehr oder weniger an diesem Außenhandel beteiligten. Sicher ist, daß das ostmährische Gebiet, das wesentlich an unserer Ausfuhr von Eisenwaren, Maschinen und von Textil- und Lederwaren nach den Ostseestaaten beteiligt ist, das nächste Ausfalltor über Mährisch Ostrau hat. Das Gebiet der Staatsbahndirektion in Olmütz beteiligte sich im Jahre 1937 sehr erfolgreich an unserer Ausfuhr nach den Ländern des Ostseeraums, und es liegt daher nur an einer zweckmäßigen Tarifpolitik der deutschen Bahnen, um die Ausfuhr aus diesem Gebiet für den Weg nach Stettin zu gewinnen. Nachdem die Ausfuhr von Stückgut heute sehr zweckmäßig in direkten Waggons als Sammelladungen befördert werden, nehmen sich dieser Transporte im Transitdienst nach Schweden und Dänemark in immer größerem Maße Interessenten aus Saßnitz und Warnemünde an. Es ist daher Sache der Funktionäre des Stettiner Hafens, sich auch in dieser Richtung bezüglich der Aquisition der Transporte zu bemühen und in konkurrenzfähiger Weise die Nachteile der gebrochenen Transporte zu überwinden.

Allerdings kommt vom Gesichtspunkt der Quantitätstransporte für Stettin vor allem die Beförderung von Massenwaren in Betracht; das sind bei der Einfuhr zu uns vor allem schwedische Erze, Roheisen und verschiedene Metalle. Schließlich könnte auch die steigende Einfuhr von Fetten und einiger Nahrungsmittel aus den baltischen Staaten auf diesem Wege erfolgen, da es sich auch hier größtenteils um Massenbeförderung handelt. Einige Rohstoffe, wie Flachs, Häute und verschiedene Abfälle sind ebenfalls zur Massenbeförderung vorbestimmt, weshalb für sie der kürzeste und billigste Weg gesucht werden muß.

Infolgedessen hat für die Einfuhr aus den Ostseestaaten zu uns die Oderschiffahrt große Bedeutung, deren Entfaltung bisher allerdings der Umstand im Wege steht, daß die Oder nicht bis zu unserem Gebiet schiffbar ist. Diesem Mangel könnte vorläufig der Umschlagstarif nach den Oderhäfen aus den nordmährischen Stationen Kosel und Oppeln, sowie anderen Orten an der Oder abgeholfen werden. Außer-

dem müßte auch der direkte Eisenbahnweg in der Weise unterstützt werden, daß das Ostrauer und ostmährische Gebiet als Hinterland des Stettiner Hafens gesichert würde. Das bedeutet, daß es vollständig in den Händen der Reichsbahn liegt, die Einfuhr aus und die Ausfuhr nach den baltischen Staaten zu uns in natürlicher Weise über den Stettiner Hafen zu leiten. Es steht außer Zweifel, daß in dieser Beziehung erst mit der Schiffbarmachung der Oder über den Koseler Hafen hinaus und durch den Ausbau des Oder-Donau-Kanals ein großer Fortschritt gemacht werden wird, welcher auch einen wesentlichen Beitrag für den Transitverkehr nach dem Süden liefern würde. Zum Schluß kann demnach festgestellt werden, daß das Problem des Transportes aus unserem Gebiet nach den baltischen Staaten über Stettin eine Frage der zweckmäßigen Regelung des in natürlicher Weise nach diesem Hafen gravitierenden Hinterlandes ist.

Dr. Zdenko Fafl, Generaldirektor des Exportinstituts in Prag

# Bedeutung der deutschen Häfen für die Warenausfuhr aus Böhmen und Mähren nach den skandinavischen und baltischen Staaten

Die zentrale Lage unserer Länder im europäischen Kontinent ist für die Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten sehr günstig, da sie den billigen Warentransport nach diesen Absatzgebieten ermöglicht. Dagegen macht sich der Nachteil unserer Entfernung vom Meer bei der Ausfuhr nach entfernter gelegenen Staaten, insbesondere nach Uebersee, empfindlich bemerkbar. Die Ueberwindung jedes Kilometers der Entfernung unserer Fabriken zum Verschiffungshafen bedeutet ein „Sich bescheiden" in den Posten „Löhe" und „Gewinn", in der Verkaufskalkulation unserer Exporteure; nachdem dann bei der Erzeugung von Exportwaren aus überseeischen Rohstoffen in der Kalkulation die Transportkosten zweimal erscheinen, vergrößert sich der Nachteil unserer zentralen europäischen Lage umso mehr.

Das Bestreben unserer Exporteure nach möglichster Verringerung der Transportkosten nach dem Verschiffungshafen, um damit einen Vorsprung vor der Konkurrenz zu gewinnen, deren Sitz der Meeresküste näher liegt, ist daher begreiflich. Dies erfolgt einerseits durch die Wahl einer billigeren Transportart (Beförderung mit Flußschiffen), andererseits durch die Wahl eines günstiger gelegenen Verschiffungshafens.

Für den Warentransport nach den am Baltischen Meer gelegenen Staaten sind die deutschen Häfen besonders wichtig. Hierfür gibt es folgende Gründe:

1. Günstige Tariflage im Verhältnis zu unseren Ländern: die Häfen Hamburg und Lübeck haben den Vorteil der billigen Elbetransporte, eventuell Lübeck die Verbindung durch den Kanal; der Hafen Stettin mit dem Oderstrom ist der unserem Gebiet am nächsten gelegene, was die Gewährung wesentlich günstigerer Eisenbahntarife nach diesem Verschiffungshafen ermöglicht.
2. Die vollkommene Einrichtung dieser Häfen ermöglicht einen raschen, sparsamen und technisch vollkommenen Warenumschlag auf die Seeschiffe, insbesondere bei Massenwaren.
3. Alle diese Häfen bieten einen häufigen Schiffsverkehr nach allen Häfen des Baltischen Meeres.
4. Die Schiffsraten aus diesen Häfen nach den skandinavischen und baltischen Staaten sind vorteilhaft; die geringere Entfernung ermöglicht die Festsetzung niedriger Raten, was noch durch die bedeutende Konkurrenz einer großen Anzahl von Dampfschifffahrtsgesellschaften unterstützt wird. Ein weiterer Vorteil ist es, daß in der Mehrzahl der Fälle die Sätze nach Gewicht und nicht nach Kubikgehalt festgesetzt werden.

Außer dem kombinierten Transport (per Bahn, resp. zu Wasser nach dem Verschiffungshafen und von da per Seeschiff nach dem Bestimmungshafen), demnach mit Umschlag, sind Transporttrajekte eingeführt (nach Dänemark von Warnemünde nach Gjedser und nach Schweden von Saßnitz nach Trälleborg), wodurch Eiltransporte direkter Waggons mit Waren nach Dänemark und Schweden ermöglicht werden.

Beim Warentransit über die wichtigsten deutschen Häfen werden für die mit dem Warenumschlag verbundenen Leistungen Hafengebühren eingehoben, deren Höhe im „Seehafen- und Speditionstarif" für sämtliche Waren deutschen Ursprungs verbindlich festgesetzt sind. Für Transitwaren, demnach auch für Waren aus Böhmen und Mähren, werden die Gebühren nicht nach dem genannten verbindlichen Tarif berechnet. Es ist anzunehmen, daß dieser Zustand auch für die Zukunft erhalten wird, da die Ausfuhr unserer Erzeugnisse den Absatz im Ausland zu sehr ungünstigen Bedingungen erzwingen muß und keine Möglichkeit hat, Exportprämien zu benützen, wobei sie noch durch erhöhte Transportkosten behindert wird.

Das Exportinstitut verfolgt bereits seit seiner Gründung durch seine Verkehrsabteilung die Frage der Beförderung unserer Ausfuhrwaren und stellt eine Entwicklung der Beförderung unserer Ausfuhrwaren über deutsche Häfen, vor allem über Stettin fest. Das Institut wird dieser Frage auch in Zukunft seine Aufmerksamkeit widmen und wird seine Aufgabe als Verbindungsglied zwischen unseren Exporteuren und den Spediteuren auch weiterhin erfüllen.

Herbert Fasser, Prag

# Die Exportindustrien des Protektorates Böhmen und Mähren

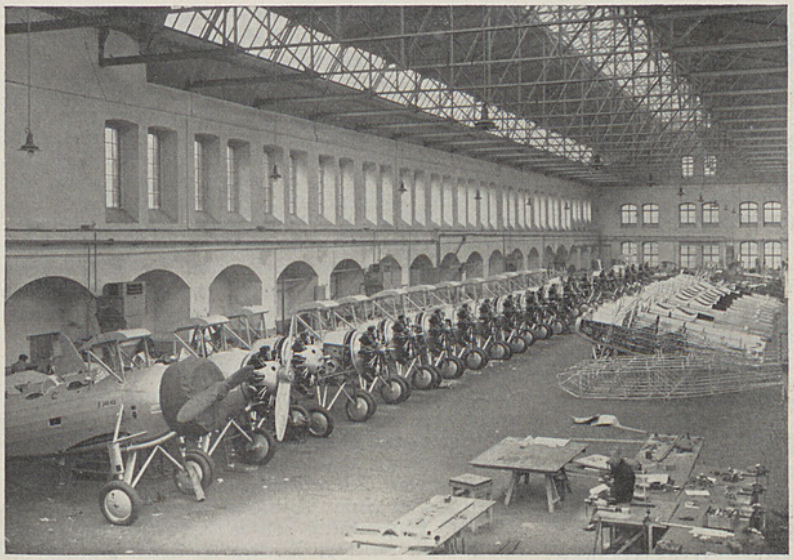
Das Protektorat Böhmen und Mähren hat auch nach dem Zerfall der Tschecho-Slowakei den weitaus größten Teil der ehemals tschecho-slowakischen Industrie in seinen Grenzen behalten. Insbesondere die Schwerindustrie verblieb fast zur Gänze im jetzigen Protektoratsgebiete. So sind nach einer Veröffentlichung des Statistischen Staatsamtes 71,5% der Hochöfen, 79,1% der Hütten für Nichteisen-Metalle, 75,3% der Stahlwerke, Stahl- und Eisengießereien und 73,6% der Walzwerke, Schmieden, Pressen und Ziehereien in der Rumpf-Tschecho-Slowakei nach den Abtretungen im Herbst des vergangenen Jahres verblieben. Da die Slowakei nur mit einem Bruchteil an der Industrie im allgemeinen und insbesondere an der Schwerindustrie beteiligt war, hat sich nach der Bildung des selbständigen slowakischen Staates und der Angliederung Böhmens und Mährens als Protektorat an das Großdeutsche Reich an diesen Zahlen fast nichts geändert.



In einer Fabrik für Wirtschaftsmaschinen

Aehnlich ist auch der Großteil der Maschinenindustrie auf dem Gebiete des Protektorates verblieben, ebenso wie sich die elektrotechnische, chemische, Waggonbau- und die sehr wichtige Schuhindustrie der ehemaligen Tschecho-Slowakei auf dem Gebiete des Protektorates befindet. Große Verluste hat dagegen die keramische und Glasindustrie erlitten, die fast ganz im Sudetengebiet gelegen ist. So ist zum Beispiel im Protektorat keine einzige Tafelglasfabrik geblieben, und auch von den übrigen Zweigen der Glasindustrie sind nur wenige Betriebe auf dem Gebiete des Protektorates vorhanden. Sehr erheblich sind die Verluste der Textilindustrie.

In der Schwerindustrie besitzt das Protektorat einige Unternehmen von Weltruf. Die Aktiengesellschaft vormals Skodawerke in Pilsen, die bis zum Frühjahr dieses Jahres dem Konzern Schneider-Creusot angehört hatte, sind in der ganzen Welt durch ihre Kriegs- und Frie-

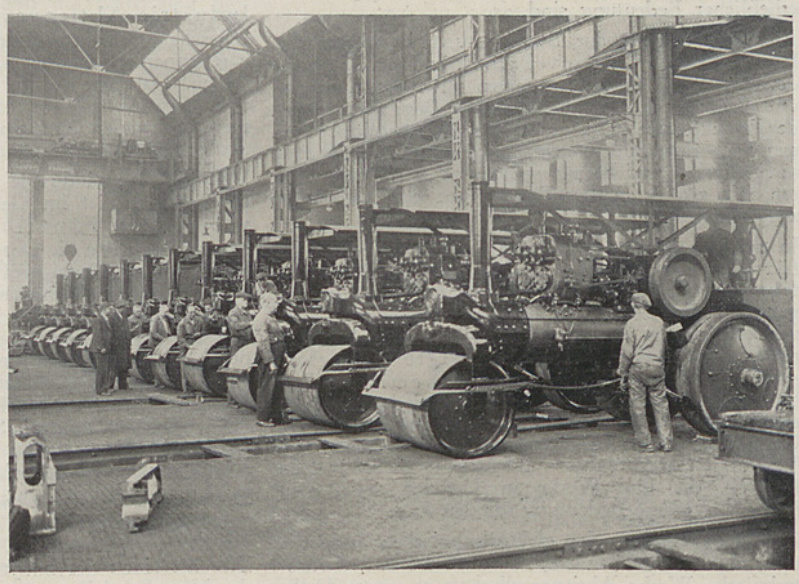


Flugzeugwerkstätten der Ceskomoravska-Kolben-Danek A. G. (ČKD)

densproduktion bekannt. Die Skodawerke gehören zu den größten und modernsten schwerindustriellen Werken Europas. Das Hauptwerk in Pilsen verfügt über eine hochmoderne Gußstahlhütte, Eisen- und Metallgießerei, Lokomotivfabrik, Maschinen- sowie Waffen- und Munitionsfabrik. Außer dem Hauptwerk gehören zu den Skodawerken noch wichtige Betriebe in Prag, Königgrätz, Hrádek und Brünn. Die Hauptabteilungen der Skodawerke sind: Stahlhütte, Lokomotivfabrik, Maschinenfabrik zur Erzeugung von Dampfmaschinen, Rohölmotoren, Dampfturbinen, Einrichtungen von Zuckerfabriken, Spiritusbrennereien, Brückenkonstruktionswerkstätte, Waffenfabrik, Munitionsfabrik und Werkzeugabteilung. Die Skodawerke verfügen auch über eigene Kohlen- und Erzgruben. Die Automobilfabrikation ist einer selbständigen „Aktiengesellschaft für Automobilindustrie" (Asap) übertragen worden, ebenso wie die Flugzeugerzeugung von der Tochtergesellschaft „Avia" besorgt wird.

Weltruf genießt auch die Witkowitzer Berg- bau- und Eisenhütten-gewerkschaft, die im Mährisch-Ostrauer Industrierevier über ausgedehnte Steinkohlengruben und hochmoderne Hüttenwerke verfügt. Die Gefolgschaft des Unternehmens umfaßt gegenwärtig rund 30 000 Mann, und durch die Angliederung an das Großdeutsche Reich haben sich die Produktionsmöglichkeiten des Werkes noch erheblich erhöht.

Die Berg- und Hütten-werks-Gesellschaft (kurz Berg und Hütten) in Prag, die gleichfalls bis vor kurzem dem Konzern Schneider-Creusot angehörten, haben zwar durch die Abtretung des hochmodernen Walzwerkes Trinec an Polen erhebliche Verluste erlitten, zählen aber noch heute zu den wichtigsten Hüttenwerken Mitteleuropas und verfügen über ausgedehnte Steinkohleninteressen. An der Spitze der Eisenproduzenten des Protektorates steht die Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft, die über eigene Eisenerzlager bei Nucice und Kohlengruben bei Kladno verfügt. Die Kladnoer und Königshofer Hochöfen stehen in der Reihe der modernsten Anlagen des



Blick in die Abteilung für Dampfstraßenwalzen der ČKD.

Kontinents. Das bekannteste Stahlwerk des Protektorates ist die Poldihütte, Prag, deren Edelstahle nach der ganzen Welt exportiert werden.

Die größten Kohlenproduzenten sind neben den bereits erwähnten über eigene Kohlengruben verfügenden Eisenwerken die dem Konzern der Zivnostenská banka angehörende Böhmische Handelsgesellschaft, die aber ihre großen Erwerbungen der letzten Jahre wie Orlau-Lazy und die von Petschek erworbenen sudetendeutschen Gruben wieder verloren hat. Einer der wichtigsten Kohlenproduzenten ist die Ferdinands-Nordbahn, die im Mährisch-Ostrauer Revier ausgedehnte Steinkohlengruben besitzt.

Zu den bedeutendsten Maschinenfabriken gehört neben den Skodawerken und der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft die Ceskomoravská-Kolben-Danek Aktiengesellschaft, die in ihren Betrieben Prag-Lieben, Prag-Vysocan, Schlan und Blansko Lokomotiven, Automobile, Flugzeuge, Dampfmaschinen und Kessel, Dampf- und Wasserturbinen sowie Einrichtungen für Zuckerfabriken, Bierbrauereien, Spiritusbrennereien herstellt und auch eine eigene Schiffswerft in Prag in Betrieb hat. Wichtige Maschinenproduzenten sind noch die Erste Brünner Maschinen-Fabriks-Gesellschaft in Brünn und die Ringhoffer-Tatra Werke A.G., die sich mit Waggonbau beschäftigt. Auf dem Gebiete der Waffen- und Munitionsindustrie sind außer den Skodawerken noch die Tschechoslowakische Waffenwerke A.G. in Brünn, die sich besonders mit der Erzeugung von Kleinwaffen und Munition beschäftigt, sowie die Munitionsfabriken vormals Sellier & Bellot, Prag, zu nennen. Neben diesen großen Betrieben besteht noch eine ganze Reihe von mittleren und kleinen Unternehmungen der Metall- und Maschinenindustrie, die für den Export von erheblicher Bedeutung sind.

Auf dem Gebiete der Bauindustrie nimmt die Königshofer Cement-Fabrik in Prag eine Sonderstellung ein, da sie zusammen mit ihren Konzernunternehmungen fast die gesamte Zementerzeugung des Protektorates stellt und auch noch erhebliche Mengen nach dem Sudetengebiet exportiert. Die Werke in Königshof und Beraun wurden in den letzten Jahren mit großen Aufwendungen auf das modernste ausgerüstet.

In der chemischen Industrie steht der Verein für chemische und metallurgische Produktion, Prag, an erster Stelle. Wenn auch im Sudetengebiet die Betriebe in Außig und Falkenau a. d. Eger verloren gingen, so hat die Gesellschaft doch durch die Fusion mit der „Solo" Vereinigte Tschechoslowakische Zündholz- und chemische Fabriken A.G. doch ihre Produktion wieder erheblich erhöht und besitzt weiterhin im Export auf diesem Gebiete eine Sonderstellung. Weiterhin haben die Vereinigte Carborundum- und Elektrit-Werke in Neu Benatek, die ihre Werke in Dresden abgestoßen haben, besondere Bedeutung für den Export.

Auf dem Gebiete der elektrotechnischen Industrie steht die Krizik Chaudoir, Metall-Kabel und elektrotechnische Werke Aktiengesellschaft an erster Stelle, die über ein namhaftes Exportgeschäft verfügt. An Stelle des im Sudetengebiete gelegenen Bodenbacher Werkes hat die Gesellschaft die Metallwerke Stabenow A.G. bei Prag erworben.

Die größte Schuhfabrik Europas ist die weltbekannte Bata Aktiengesellschaft in Zlin, die in neuester Zeit neben der Schuhproduktion auch eine ganze Reihe anderer Betriebe aufgenommen hat. Neben Betrieben, die in erster Linie für das eigene Werk arbeiten (wie Druckerei, Leistenfabrik, Kartonpapierfabrik, Filz- und Filzstoffabrik, Gummifabrik, Elektrizitätswerke usw.), wurde in den letzten Jahren die Produktion insbesondere auf Pneumatiks und Reifen für Automobile und Fahrräder aufgenommen. In den Jahren 1937 und 1938 wurde mit der Erzeugung von natürlichen und synthetischen Werkstoffen einschließlich Sulfitzellulose und Zellstoff, wie auch von natürlichem und künstlichem Harz und Gummizusatzstoffen begonnen und eine Strumpf- und Zwirnfabrik sowie eine Ziegelei errichtet. Die Bata-Werke besitzen eine ausgedehnte Export- und Importorganisation und haben in vielen ausländischen Staaten eigene Schuhfabriken oder doch wenigstens Gesellschaften zum Vertriebe ihrer Erzeugnisse gegründet. Gegenwärtig soll in Kanada eine große Schuhfabrik errichtet werden, an deren Aufbau bereits gearbeitet wird. Die Bata-Werke, die über ein Aktienkapital von 526 Millionen Kronen verfügen, stellen heute wohl das im Auslande bekannteste Industrieunternehmen des Protektorates dar, dessen großzügige Organisation auf der ganzen Welt Aufsehen erregt hat. Das Zliner Werk ist eine europäische Sehenswürdigkeit geworden.

Von der bedeutenden Papierindustrie der ehemaligen Tschecho-Slowakei ist nur ein Bruchteil auf dem Gebiete des Protektorates verblieben. Für den Export besitzt heute noch besondere Bedeutung die Papier-Industrie-Aktiengesellschaft Olsany, früher Olleschau, deren ausschließliche Spezialität feinste Zigarettenpapiere in Bogen, Rollen und Bobinen darstellen. Daneben werden auch Seidenpapiere, Kopier- und Pergamentpapiere, säurefreie und chlorfreie Papiere und andere Spezialpapiere hergestellt, die in bedeutenden Mengen exportiert werden.

Von der Textilindustrie sind trotz großer Verluste im Sudetengebiet im Gebiete des Protektorates die wichtigsten Exportunternehmungen verblieben, so vor allem die gesamte Brünner Tuchindustrie, die zu einem großen Teil für den Export arbeitet. Von den Exportunternehmungen sind in erster Linie die Textilwerke Mautner A.G. zu erwähnen, die ihre im Sudetengebiet abgestoßenen Betriebe durch in Innerböhmen neu erworbene Betriebe ergänzt haben, die Cosmanos Vereinigte Textil- und Druckfabriken, Textilwerke Johann Hernych & Sohn A.G., M. B. Neumann's Söhne — Union Textilindustrie- und Druckfabriks A.G. und die Vereinigte Schafwollwarenfabriken-A.G. in Brünn.

Die ehemals tschecho-slowakische Zuckerindustrie hat sich trotz mannigfacher Verluste doch großenteils unversehrt im Protektorate erhalten und wird auch in Zukunft einen der hauptsächlichsten Aktivposten der Handelsbilanz des Protektorates bilden. Die bekanntesten Unternehmungen sind die Böhmische

Zuckerindustrie-Gesellschaft, die dem Zivno-Konzern angehört, die Zuckerfabriken Schoeller & Co. A.G., die Zuckerfabrik und Raffinerie in Kosteletz a. E., sowie die Peceker Zuckerraffinerie A.G. Von den landwirtschaftlichen Industrien spielt für den Export insbesondere die Malzindustrie eine große Rolle, ebenso wie die böhmische und mährische Spiritusindustrie.

Die Pilsner Brauereiindustrie gehört zu einem der wichtigsten Exportzweige des Protektorates. Das Bürgerliche Bräuhaus in Pilsen und die Pilsner Aktienbrauerei besitzen als Exportfirmen Weltruf. Neben diesen besonders bekannten Brauereien gibt es aber noch eine ganze Reihe von Unternehmungen, deren Bierausstoß den der genannten Pilsner Brauereien übersteigt oder ihm doch wenigstens gleichkommt, die aber in der Ausfuhr keine Rolle spielen, trotzdem sie qualitativ den Pilsner Brauereien kaum nachstehen, wie die Smichower Aktienbrauerei und die Ringhoffersche Brauerei in Groß-Popowitz.

Dr. Josef Kubálek
Sekretär der Abteilung Außenhandel, Zentralverband der Industriellen für Böhmen und Mähren, Prag

# Die Handelsbeziehungen Böhmens und Mährens mit dem Reiche

Die Wirtschaftsbeziehungen Böhmens und Mährens mit dem Reiche erscheinen in den Außenhandelsstatistiken des Protektorates und des Reiches zwar nicht mehr, stellen jedoch ein bedeutendes Problem beider Wirtschaftseinheiten dar. In der Wirtschaft Böhmens und Mährens handelt es sich hauptsächlich um eine Zusammenfassung ungewöhnlich wichtiger Fragen, die trotz ihres wirtschaftlichen Charakters ihre politische Bedeutung für das Protektorat nicht verloren haben. Gleich am Anfange der neuen Form des wirtschaftlichen Zusammenlebens des Protektorates mit dem Reiche nahmen die Handelsbeziehungen mit dem Reiche 40% unseres gesamten Außenhandels ein. Man kann nicht zweifeln, daß die Bedeutung des Reiches in unserem Handel und damit auch in unserer Erzeugung infolge der weiteren Zusammenfassung der gegenseitigen Handelsbeziehungen aus der Sphäre des ehemaligen Außenhandels in die Binnenhandelssphäre steigen wird.

Man muß deshalb die Entwicklung vom Jahre 1919 an bis zum heutigen Tage zusammenfassend überblicken, damit man sich bewußt wird, was die Handelsbeziehungen Böhmens und Mährens mit dem Reiche bedeuten können.

### Entwicklung bis zum Entstehen Großdeutschlands

1. Mit dem Sudetengau (bis Ende September 1938). Die Wirtschaftsbeziehungen Böhmens und Mährens mit dem Reiche waren schon vor dem Weltkriege sehr rege. Nach dem Jahre 1918 erbte unsere Industrie nach dem ehemaligen Oesterreich-Ungarn den Großteil seiner Beziehungen zu Deutschland, und in einigen Richtungen überholte sie die Konkurrenzunternehmungen Oesterreichs. Der deutsche Absatz in der Tschecho-Slowakei war ebenfalls zufriedenstellend. Durch den Zerfall der Monarchie entstand für die Industrie im heutigen Böhmen und Mähren eine sehr schwierige Situation: von allen Märkten, die diese Industrie jetzt wieder von neuem bearbeiten mußte, war Deutschland trotz seiner damals schwierigen wirtschaftlichen und innenpolitischen Situation der beste, der sich auch den Vorkriegsverbindungen am meisten näherte.

Tabelle I

Der Außenhandel der ehemaligen Tschecho-Slowakei [1]) mit Deutschland und dem ehemaligen Oesterreich [2])

| | Einfuhr aus Deutschland und Oesterreich | | | Ausfuhr nach Deutschland und Oesterreich | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Jahr | Mill. Kr. | 1929 = 100 | Anteil an der Gesamteinfuhr % | Mill. Kr. | 1929 = 100 | Anteil an der Gesamtausfuhr % |
| 1920 | 8 646 | 131,6 | 37,0 | 13 009 | 184,6 | 47,2 |
| 1921 | 7 845 | 119,4 | 35,0 | 10 896 | 154,6 | 39,9 |
| 1922 | 4 523 | 68,9 | 35,6 | 7 377 | 104,7 | 40,8 |
| 1923 | 4 798 | 73,1 | 46,9 | 5 197 | 73,7 | 41,3 |
| 1924 | 6 827 | 103,9 | 43,1 | 6 843 | 97,1 | 40,2 |
| 1925 | 6 805 | 103,6 | 38,6 | 7 486 | 106,2 | 39,8 |
| 1926 | 4 368 | 66,5 | 28,6 | 6 458 | 91,6 | 36 2 |
| 1927 | 5 035 | 76,7 | 28,0 | 7 920 | 112,4 | 39,3 |
| 1928 | 5 221 | 79,5 | 32,4 | 7 820 | 111,0 | 36,8 |
| 1929 | 6 568 | 100,0 | 32,8 | 7 047 | 100,0 | 34,4 |

[1]) nach den Sudetengebieten. — [2]) nach den Angaben des Staatlichen Statistischen Amtes in Prag.

Nach dem Jahre 1929 trat in unseren gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen mit der Weimarer Republik ein tiefer Verfall ein, der seinen niedrigsten Stand gerade in der Zeit erreichte, als der Nationalsozialismus die politische Führung Deutschlands übernahm.

Noch schlimmer entwickelte sich der Handel mit Oesterreich, der sich unter dem Zwange des engen Protektionismus und der beiderseitigen Schwierigkeiten in wirtschaftlicher Hinsicht befand, obwohl sich beide Staaten um eine Annäherung im Donaugebiete bemühten.

## Tabelle II

Der Außenhandel der ehemaligen Tschecho-Slowakei [1]) mit Deutschland und dem ehemaligen Oesterreich [2])

| Jahr | Einfuhr Mill. Kr. | Einfuhr 1929 = 100 | Einfuhr Anteil an der Gesamteinfuhr % | Ausfuhr Mill. Kr. | Ausfuhr 1929 = 100 | Ausfuhr Anteil an der Gesamtausfuhr % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1930 | 5 196 | 79,1 | 33,1 | 5 409 | 76,8 | 31,0 |
| 1931 | 4 152 | 63,2 | 35,2 | 3,837 | 54,4 | 29,2 |
| 1932 | 2 426 | 36,9 | 30,8 | 2 230 | 31,6 | 30'1 |
| 1933 | 1 508 | 23,0 | 24,6 | 1 766 | 25,1 | 29,9 |

[1]) mit den Sudetengebieten. — [2]) nach den Angaben des Staatlichen Statistischen Amtes in Prag.

Nach der Machtergreifung — vom Jahre 1934 an — entwickelten sich die Wirtschaftsbeziehungen mit der Tschecho-Slowakei nach dem Neuen Plane und im Sinne des Vierjahresplanes immer fester und enger. Der Umfang des Handels mit dem Reiche stieg zwar nicht mehr so schnell, wie das z. B. beim tschecho-slowakischen Handel mit anderen Staaten der Fall war. Die Struktur des Handels beginnt sich jedoch schon so zu kristallisieren, wie das der Neue Plan bei den Ländern Mitteleuropas voraussagte, obwohl der hohe Industriecharakter der Tschecho-Slowakei dieselbe Form und dieselbe Struktur einer Zusammenarbeit im Gegensatze zu den anderen Staaten Mittel- und Südosteuropas nicht erlaubte.

## Tabelle III

Der Außenhandel der ehemaligen Tschecho-Slowakei [1]) mit Deutschland und dem ehemaligen Oesterreich [2])

| Jahr | Einfuhr Mill. Kr. | Einfuhr 1929 = 100 | Einfuhr Anteil an der Gesamteinfuhr % | Ausfuhr Mill. Kr. | Ausfuhr 1929 = 100 | Ausfuhr Anteil an der Gesamtausfuhr % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1934 | 1 565 | 23,8 | 24,5 | 2 334 | 33,1 | 32,1 |
| 1935 | 1 473 | 22,4 | 21,9 | 1 937 | 27,5 | 24,4 |
| 1936 | 1 730 | 26,3 | 22,0 | 1 885 | 26,7 | 23,4 |
| 1937 | 2 155 | 32,8 | 19,7 | 2 520 | 35,8 | 21,0 |
| 1937 I.—IX. | 1 553 | — | 19,5 | 1 796 | — | 20,9 |
| 1938 I.—IX. | 1 311 | — | 19,0 | 1 714 | — | 20,1 |
| 1938 I.—III. | 470 | — | 21,2 | 649 | — | 22,5 |
| 1939 1.—15. III. [3]) | 197 | — | 13,2 | 264 | — | 15,6 |

[1]) bis Ende September, d. i. bis zur Abtrennung der Sudetengebiete. — [2]) nach den Angaben des Staatlichen Statistischen Amtes in Prag. — [3]) bis zur Errichtung des Protektorates.

Die Wirtschaftsbeziehungen der Tschecho-Slowakei mit Oesterreich waren trotz der gegenseitig gewährten Vorteile nicht in der Lage, die Strukturschwierigkeiten auf beiden Seiten zu überwinden.

## Tabelle IV

Der Außenhandel der ehemaligen Tschecho-Slowakei mit dem ehemaligen Bundesstaate Oesterreich (vor und nach der Eingliederung Oesterreichs zu Deutschland)

| Jahr | in Mill. Kr. Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|
| 1934 | 324,8 | 769,4 |
| 1935 | 309,5 | 753,7 |
| 1936 | 354,7 | 716,1 |
| 1937 | 456,6 | 877,0 |
| 1938 | 231,2 | 529,8 |
| 1938 I.—II. | 59,8 | 116,7 |
| 1939 I.—II. | 9,7 | 34,0 |

2. Nach der Abtrennung der Sudetengebiete. Nach seiner Eingliederung in das Reich verlor also Oesterreich zum Großteil seine wirtschaftliche Bedeutung für uns, da seine Einschaltung in die Wirtschaft des Reiches und die vollkommene Kontrolle der Aus- und Einfuhr keinen Platz für den ehemaligen Warenaustausch ließen. Man erwartete, daß eine ähnliche Entwicklung nach der Abtretung der Sudetengebiete aufträte. Nach richtigen Erwägungen kam es hier jedoch zu einer anderen Entwicklung, da der ehemalige Binnenhandel der Tschecho-Slowakei nicht unterbrochen wurde, wie das bei den Außenhandelsbeziehungen der Tschecho-Slowakei mit Oesterreich zutraf. Deshalb konnten wir auch bemerken, daß sich die ehemaligen Binnenhandelsbeziehungen ihren außergewöhnlich großen Umfang in der Form eines Außenhandels erhalten haben.

## Tabelle V

Der Außenhandel der ehemaligen Tschecho-Slowakei mit den Sudetengebieten nach deren Eingliederung zu Deutschland

| | Einfuhr Mill. Kr. | Einfuhr Anteil an der Gesamteinfuhr % | Ausfuhr Mill. Kr. | Ausfuhr Anteil an der Gesamtausfuhr % |
|---|---|---|---|---|
| 1938 X.—XII. | 344 | 23,0 | 284 | 16,5 |
| 1939 I. | 285 | 35,1 | 223 | 27,9 |
| II. | 260 | 31,0 | 210 | 23,8 |
| 1.—15. III. | 161 | 29,6 | 166 | 27,2 |

Die Umänderung der Struktur und die Aenderung des gesamten Umfanges des Handels mit dem Altreiche — seit dem Jahre 1934 — hatten für unsere ganze Wirtschaft eine Umlagerung zur Folge, die nicht ohne nachteiligen Einfluß auf unsere Industrie blieb.

Mit gewisser Wahrscheinlichkeit kann man sagen, daß der Sudetengau in den letzten regelmäßigen Jahren am gesamten tschecho-slowakischen Importe aus dem alten Reichsgebiete mit weniger als der Hälfte beteiligt war, am tschecho-slowakischen Importe aus Oesterreich mit weniger als einem Drittel. Demgegenüber ist die Schätzung, daß der sudetendeutsche Anteil am gesamten tschecho-slowakischen Exporte in das alte Reichsgebiet und nach Oesterreich mehr als zwei Drittel betrug, sehr wahrscheinlich und dem tatsächlichen Stande entsprechend. Ungefähr ein Fünftel der gesamten sudetendeutschen Ausfuhr fand ihren Absatz im Altreiche und in Oesterreich.

Es wäre eine interessante Studie, feststellen zu können, wie schnell sich die Struktur des gegenseitigen Warenaustausches infolge der Tätigkeit der Devisen- und

Ueberwachungsstellen änderte. In unserem Exporte machten die Fertigwaren und von ihnen besonders die Enderzeugnisse den Nahrungsmitteln, den Halbfabrikaten und einigen Rohstoffen Platz; im Import kam es demgegenüber zu keinen großen Veränderungen, da sich der Absatz der sudetendeutschen Industrie unseren Markt in bedeutendem, nicht verändertem Ausmaße erhalten hat, solange er sich nach der Eröffnung der deutschen Märkte sein Interesse für uns und die für uns notwendigen Waren bewahrte. Die Sudetengebiete liefern Böhmen und Mähren besonders Braunkohle und viele Halbfabrikate und Fabrikate, die bei uns nicht erzeugt oder eventuell weiter bearbeitet werden. Eine genaue Beschreibung unserer Handelsbeziehungen zu den Sudetengebieten wäre eine zu weitgehende Abfassung, die den Rahmen dieses Artikels überstiege.

**Die Voraussetzungen und die Bedürfnisse des Handels Böhmens und Mährens mit dem Reiche**

Die Errichtung des Reichsprotektorates über Böhmen und Mähren stellte den gegenseitigen Handel auf eine neue Basis, für die wir keinen Vergleich in der Vergangenheit finden können. Vom wirtschaftlichen Standpunkte aus kann man diesen Stand nicht mit der Zeit vergleichen, in der Böhmen und Mähren zur österreichisch-ungarischen Monarchie gehörten, da damals die hoch industriellen und landwirtschaftlich entwickelteren Gebiete Böhmens und Mährens den ärmeren, weniger industrialisierten und landwirtschaftlich weniger fortgeschrittenen Teilen der Monarchie gegenüberstanden. Den Auf- und Ausbau der Wirtschaftsbeziehungen Böhmens und Mährens zum Deutschen Reiche kann man als Lösung des Problems des wirtschaftlichen Mitteleuropas im großdeutschen Lebensraum bezeichnen.

Die zum Marktschutze des Protektorates Böhmen und Mähren getroffenen Vorkehrungen (RGBl. I 1939, 635 und 654) — die Einschränkung der Zollfreiheit im Verkehr mit dem Sudetengau und die Importverbote gewisser Warenarten aus dem Protektorate Böhmen und Mähren in das Reich — sind ein genügender Schutz, den die Tätigkeit der Reichs- und Ueberwachungsstellen in vollkommener Weise ergänzt. Einschränkend wirkt selbst der Zahlungsverkehr für Waren, der sich auf dem Clearingwege abwickelt und der für das Reich immer durchschnittlich passiv 20 Millionen Reichsmark beträgt: unser Absatz im Reiche ist in Zahlungshinsichten durch den Wert unserer Einkäufe deutscher Waren beschränkt. Unsere Einkäufe könnte man nur unter der Bedingung steigern, wenn die Kaufkraft der Bevölkerung eine stärkere und die Investititionsbewegung im Handel und in der Industrie eine größere wäre.

In jedem Falle gewährt die wirtschaftliche Zusammenarbeit des Reiches mit dem Protektorate ein ausgedehntes und weites Tätigkeitsfeld, auf dem die deutschen und die tschechischen Wirtschaftler mehr als nur ein Problem lösen werden. Unser Außenhandel, den der Absatz der deutschen Märkte unterstützt, ist der Gegenstand der Aufmerksamkeit sämtlicher in der Wirtschaft tätigen Behörden und Institutionen Böhmens und Mährens. Der Handel mit dem Reiche muß in unseren Neuen Plan, dessen Zusammensetzung man die größte Sorgfalt und Mühe widmen muß, eingegliedert werden. Dieser Plan muß von denselben Grundsätzen und von derselben Basis ausgehen wie der im Jahre 1934 in Deutschland geschaffene. Sein Ziel soll sein, aus Böhmen und Mähren in Zusammenarbeit mit dem Reiche ein wirtschaftliches Ganzes zu bilden und zu schaffen.

Josef Fuxa, leitender Sekretär der Abteilung Verkehr, Zentralverband der Industriellen für Böhmen und Mähren, Prag

# Böhmen und Mährens Verkehrsprobleme mit dem Reiche

Das Gebiet von Böhmen und Mähren ist auch in wirtschaftlicher Hinsicht ein ausdrucksvoll einheitliches Gebilde. Diese markante Physiognomie ist durch die natürlichen Bedingungen und durch die wirtschaftliche Entwicklung gegebne. Die Verkehrsbeziehungen dieses Gebietes zum Reich werden durch die Summe der natürlichen Voraussetzungen bestimmt, die sich insbesondere aus der Struktur seiner Wirtschaft, aus der Verwandtschaft des Inhaltes seiner Wirtschaft mit dem Inhalt der Wirtschaft des Reiches und schließlich aus der Lage dieses Gebietes ergeben, das von drei Seiten von einem Gebiet mit der kompakten Masse des vereinigten deutschen Volkes umgeben ist. Durch die politischen Aenderungen in den Jahren 1938 und 1939 ist die nahezu ausschließliche Beherrschung der zukünftigen Verkehrsbeziehungen des Gebietes von Böhmen und Mähren durch die soeben erwähnten Voraussetzungen gegeben.

Die ehemalige Tschecho-Slowakei war aus zwei beachtlich verschiedenen, wenn auch wirtschaftlich sich ergänzenden Teilen zusammengesetzt: aus den Industrieländern Böhmen, Mähren und Schlesien, die auch eine sehr intensive Landwirtschaft aufweisen, und aus den markant landwirtschaftlichen und Rohstoffgebieten der Slowakei und Karpathorußlands.

Die Länder Böhmen und Mähren verfügen über organisch ausgebaute Verkehrsmittel. Die technischen Investitionsaufgaben wurden von den Aufgaben der Organisation des Betriebes und der kommerziellen Leitung, hauptsächlich aber von den Aufgaben der Tarifpolitik überragt. Der große, das Maß des Wohlstandes der Bevölkerung bestimmende Außenhandel drängte einerseits dazu, daß für die Beförderung daheim möglichst wenig bezahlt wird, andererseits, daß mit den Verkehrsmitteln der benachbarten Staaten möglichst enge und freundschaftliche Beziehungen

aufrechterhalten werden. Aus diesem Grunde hatte die Tschecho-Slowakei den niedrigsten Eisenbahntarif in Mitteleuropa, aus diesem Grunde hatte sie in ihren Handelsverträgen sehr eingehende Bestimmungen über die Binnenschiffahrt und hauptsächlich über die Eisenbahnbeförderung, und wo Verträge nicht bestanden, wenigstens Abkommen zwischen den einzelnen Eisenbahnen und schließlich ein außerordentlich verzweigtes System von Eisenbahnverbandstarifen, deren Inhalt, d. i. das Verkehrssubstrat, in erster Reihe Böhmen und Mähren beistellten.

Die Slowakei und Karpathorußland bildeten demgegenüber kein geschlossenes Ganzes. Das Netz der Eisenbahnen und Straßen war so dünn, daß ein nennenswerter Warenaustausch im Innenverkehr dieser Länder und auch zwischen ihnen und Böhmen und Mähren unmöglich war. Deshalb überwogen hier Investitionsaufgaben; der Bau neuer Querstrecken und Straßen, durch welche die wirtschaftliche Hebung aller Gebiete ermöglicht werden sollte, sowie der Bau von Straßen und Eisenbahnen zum Zwecke der Verbindung dieser Länder mit Böhmen und Mähren. Dieses letztere Moment wurde auch tarifpolitisch gefördert, und zwar durch das ganze System der Tarifnachlässe für den Güteraustausch zwischen den beiden Teilen des Staates. In diesem Zusammenhang möchten wir insbesondere auf die Jahresberichte des Zentralverbandes der Industriellen für Böhmen und Mähren für die Jahre 1928 und 1938 hinweisen, wo diese grundlegenden Ziele eingehend dargestellt sind und gleichzeitig angeführt ist, bis zu welchem Maße es gelungen ist, sie zu realisieren.

Die geographische Lage des Staates in Mitteleuropa hat einen sehr intensiven Verkehr mit den Nachbarn herbeigeführt, denen hauptsächlich Böhmen und Mähren eine äußerst wertvolle Belastung lieferten. An erster Stelle stand allerdings der Verkehr mit Deutschland. Deutschland war stets der größte Abnehmer sowie auch Lieferer, und überdies war es der Hauptverfrachter der tschechoslowakischen Waren in die ganze Welt. Es ist bekannt, daß der direkte deutsch-tschecho-slowakische Verbandsverkehr durch zwei Jahrzehnte der stärkste Verbandsverkehr in Europa überhaupt war. Diese starke Abhängigkeit von dem reichsdeutschen Verkehrssystem, hauptsächlich dem Eisenbahnsystem, wurde nach der Eingliederung des ehemaligen Oesterreich in den Rahmen des Großdeutschen Reiches zu einer nahezu absoluten. An dieser Stelle sei betont, daß die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse mit Deutschland durch die ganzen 20 Jahre nicht nur sehr intensiv, sondern auch freundschaftlich war. In nicht geringem Maße hat hierzu die sachverständige Fürsorge der Agentur, später der Generalvertretung der reichsdeutschen Bahnen in Prag beigetragen. Auch das begreifliche Bestreben der Verfrachter, andere Konkurrenzwege, z. B. die ehemaligen österreichischen Bahnen im Verkehr mit der Schweiz, Frankreich und Holland zu benutzen, waren nicht imstande, diese Entwicklung zu stören.

Am markantesten äußerte sich dieses Bestreben in der Suche nach einer geeigneten Regelung des Verkehrs zu den Seehäfen. Die tschecho-slowakische Volkswirtschaft, insbesondere Böhmens und Mährens, benutzt drei Hafengruppen: die adriatischen Häfen Italiens, hauptsächlich Triest, die norddeutschen Häfen und seit 1928 die Häfen Gdingen und Danzig. In den ersten Jahren war am wichtigsten der adriatische Weg. Mit der fortschreitenden Konsolidierung der Wirtschaft und der machtmäßigen Position des Deutschen Reiches nahm der Nordweg an Bedeutung zu, da hier außer der Eisenbahnverbindung auch die Flußverbindung über die Elbe und die Oder gegeben war. Die Umschichtung der Machtverhältnisse zwischen den adriatischen und den deutschen Häfen ging allerdings nicht glatt vonstatten, sondern entwickelte sich in dem Zeitabschnitt der Jahre 1925 und 1929 zu einem scharfen Konkurrenzkampf. Die Pflege des gegenseitigen guten Verhältnisses zu den beiden Hafengruppen und den zu den Häfen führenden Bahnen gestattete unseren Faktoren nicht, in die sich entwickelnden Machtpositionen unmittelbar einzugreifen. Erst zu dem Zeitpunkte, als der Konkurrenzkampf zu Tarifanomalien und zu unerwünschten Umschichtungen in den Kalkulationsmöglichkeiten der einzelnen Ausfuhr- und Einfuhrzweige führte, haben sich auch unsere Bahnen an dem Versöhnungswerk beteiligt, das durch das bekannte Münchener Abkommen vom Jahre 1928 zustande gekommen war.

Seit dem Jahre 1928 schalteten sich in diese Hafengruppen auch die Häfen Danzig und Gdingen ein, die in den äußerst niedrigen Tarifen der polnischen Bahnen große Vorteile boten. Unseren Verfrachtern wurde vorgehalten, daß sie diese Konkurrenz der drei Hafengruppen übermäßig ausnützen. Dieser Vorwurf ist nicht ganz berechtigt. Die verantwortlichen Faktoren haben stets darauf geachtet, daß die naturgegebenen und traditionellen Wege nicht gestört werden. Erst im Jahre 1937 beginnt sich hier der Wille der ausländischen Exporteure und Importeure sporadisch störend auszuwirken. Man kann auch nicht übersehen, daß sich ein in kleinen Partien durchgeführter zersplitterter Export nicht an einen einzigen Weg binden konnte. Solcher Art war die Hauptcharakteristik des tschecho-slowakischen Verkehrsverhältnisses zum Deutschen Reiche und zum Auslande bis zum Jahre 1938 überhaupt. Die Veränderungen in diesem Jahre sowie die Bildung des Protektorates Böhmen und Mähren im Jahre 1939 haben wesentlich andere Verhältnisse geschaffen.

Es verminderte sich vor allem der Umfang der Verkehrseinrichtungen. Die grundlegenden Aenderungen ergeben sich aus den nachstehenden Daten:

Eisenbahnen:

| | CSR | Protektorat | verblieben % |
|---|---|---|---|
| Länge der Strecken in km | 13 560 | 5 927 | 43,71 |
| Zahl der Stationen, Weichen und Rangierbahnhöfe | 3 520 | 1 373 | 39,21 |
| Heizhäuser | 33 | 16 | 48,48 |
| Brutto Tonnen km (Dampf) in Millionen | 35 863 | 18 463 | 51,48 |
| Brutto Tonnen km (motorisiert) | 813 | 344 | 42,31 |
| Personal (Beamte, Unterbeamte, Angestellte, Arbeiter) | 120 298 | 85 000 | 70,66 |

Das auffallende Mißverhältnis in der Zahl der verbliebenen Angestellten ergab sich aus der Rückkehr

der tschechischen Leute aus den Sudeten, dem Teschner Gebiet, der Slowakei und aus Karpathorußland. Dies ist jedoch insbesondere aus dem Grunde nicht tragisch zu nehmen, weil das verbliebene Netz eine außerordentlich hohe Verkehrsintensität nach dem Abfall der schwachen Strecken der Slowakei und Karpathorußlands sowie einer Reihe schwacher Grenzstrecken aufweist.

Die natürlichen Möglichkeiten des verbliebenen Eisenbahnverkehrsnetzes wird die Aufteilung der beförderten Waren auf Grund der Gebiete aufzeigen, in die der ehemalige Staat eingeteilt war. In der Zeitspanne vom 1. Juli 1937 bis 30. Juni 1938 stellte sich die Aufteilung wie folgt dar:

Waren wurden befördert:

| | in Mill. t |
|---|---|
| insgesamt | 75,135 |
| davon mit Fracht | 66,192 |
| im Inland | 55,537 |
| mit dem Ausland | 19,597 |

Aufteilung der ausländischen Beförderung:

| | in Mill. t |
|---|---|
| Einfuhr | 6,286 |
| Ausfuhr | 9,629 |
| Durchfuhr | 3,681 |

Von dem Inlandsverkehr (55,53 Mill. t) wurde befördert:

| | in Mill. t |
|---|---|
| a) innerhalb von Böhmen und Mähren | 13,39 |
| b) innerhalb der Slovakei und Kaarpathorußlands | 2,94 |
| c) innerhalb des im Oktober an Deutschland, Polen und Ungarn abgetretenen Gebietes | 4,97 |
| d) zwischen den abgetretenen Gebieten | 2,54 |
| e) aus den abgetretenen Gebieten nach Böhmen und Mähren | 9,16 |
| f) nach den abgetretenen Gebieten aus Böhmen und Mähren | 3,52 |
| g) Verkehr von Böhmen und Mähren mit der Slovakei und Karpathorußland | 2,13 |
| h) Verkehr mit der Slovakei und Karpathorußland gegenseitig | 0,20 |
| i) Verkehr der Slovakei und Karpathorußlands mit den abgetretenen Gebieten (siehe sub c) | 3,79 |
| j) Beförderung von Regiewaren und von leeren Privatwaggons | 13,00 |

Der oben erwähnte Auslandsverkehr der ehemaligen Tschecho-Slowakei (19,59 Mill. t) gliederte sich wie folgt:

| | in Mill. t |
|---|---|
| k) Einfuhr aus dem ehem. Zollausland nach Böhmen und Mähren | 3,37 |
| l) Ausfuhr aus Böhmen und Mähren | 3,06 |
| m) Verkehr der Slovakei und Karpathorußlands mit dem ehem. Zollausland | 1,52 |
| n) Verkehr der abgetretenen Gebiete mit dem ehem. Zollausland | 7,80 |
| o) Durchfuhr | 3,68 |

Die Grundlage des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs werden also die Posten e, f, k, l, o und ca. 40% der Posten m, i, insgesamt etwa 21 Millionen Tonnen bilden. Wahrscheinlich wird sich der Umfang des Verkehrs mit den Sudeten nicht vermindern, der Verkehr mit dem Gebiete des Altreiches und sicherlich auch der Transit wird wachsen, da durch die Durchrechnung der Protektoratsstrecken im Rahmen des reichsdeutschen Tarifes die natürliche Funktion der Protektoratsbahnen als kürzeste Verbindung zwischen Nord und Süd und teilweise auch zwischen Ost und West Mitteleuropas sich auswirken wird. Aus den übrigen Abhandlungen dieser Folge wird es klar, welche hauptsächlichsten Güter im gegenseitigen Verkehr befördert werden. Hier ist es wohl eher am Platze, sich mit der Frage der verkehrspolitischen Regelung der Beziehungen innerhalb des Protektorates und zwischen ihm und dem übrigen Gebiet des Großdeutschen Reiches, sowie auch zwischen ihm und den dritten Staaten zu befassen.

In erster Reihe wirft sich hier die Frage der Verwaltung und der Bewirtschaftung der Verkehrsmittel auf dem Gebiete von Böhmen und Mähren auf. Laut Artikel 8 des Erlasses des Führers und Reichskanzlers vom 16. März 1939 steht das Verkehrswesen, sowie auch das Postwesen und die Telekomunikationen unter der unmittelbaren Aufsicht des Reiches. Der Begriff Aufsicht beinhaltet wohl, daß die Verwaltung und die Wirtschaft ein anderer führt, demnach die Organe des Protektorates. Das bedeutet, daß es möglich sein wird, die begonnene Reorganisation des Postwesens und der Eisenbahnen auszubauen, welche bekanntlich im einheitlichen Verkehrsministerium und betriebstechnisch zu der einheitlichen tschechischen Eisenbahn- und Postunternehmung zusammengefaßt wurde.

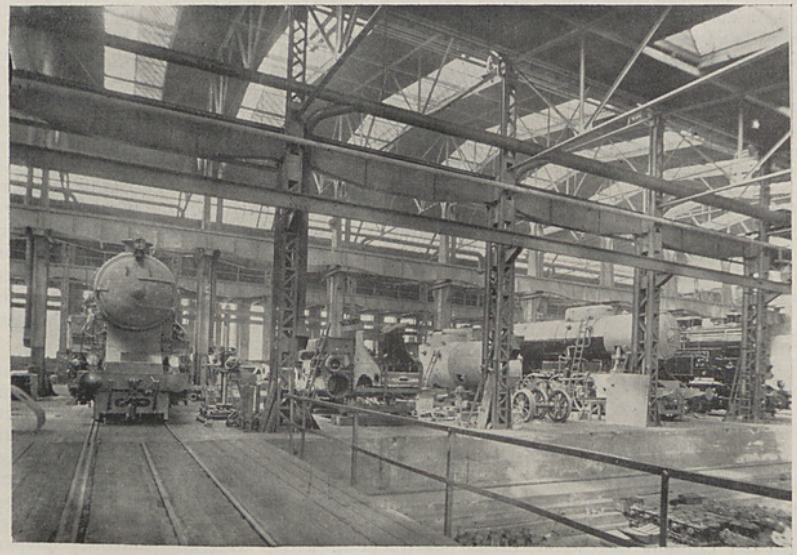
Die unmittelbare Aufsicht des Reiches dürfte, vom Standpunkte der heutigen Verhältnisse beurteilt, wahrscheinlich durch eine sehr enge Zusammenarbeit der zuständigen Exekutivstellen der beiden Bahnen- und Postunternehmungen durchgeführt werden. Unklar ist einstweilen die künftige Entwicklung der Tarifpolitik. Das Recht, die wirtschaftlichen Angelegenheiten im Rahmen der militärischen, wirtschaftlichen und politischen Bedürfnisse des Reiches autonom zu verwalten, zeugt vielleicht dafür, daß den Bahnen des Protektorates, die selbständig wirtschaften sollen, auch die selbständige Tarifpolitik, und zwar vor allem auf dem Gebiete des Protektorates, überlassen wird. Was den Transit anbelangt, ist die Frage durch die Einrechnung der Entfernungen zwischen den Grenzpunkten der Protektoratsbahnen in die Tarifentfernungen der reichsdeutschen Strecken gelöst. Was den Verkehr des Gebietes von Böhmen und Mähren mit dem Reich anbelangt, steht an erster Stelle der Verkehr mit den Sudeten. Heute ist er verbandsmäßig in der Weise geregelt, daß für diesen Verkehr de facto nach wie vor die Tarifsubstanz des ehemaligen tschechoslowakischen Tarifes gilt.

In analoger Weise ist der Eisenbahnverkehr zwischen Böhmen und Mähren auf der einen Seite und dem Gebiete des Altreiches auf der anderen Seite bis jetzt von dem geltenden tschecho-slowakisch-deutschen Verbandstarif beherrscht. Die erwartete Steigerung des Güteraustausches in diesem Verkehrssektor sollte zur sachlichen Erweiterung dieser Tarife führen, wobei wiederum die Frage der Form und der Benennung dieser Tarifbehelfe keine wesentliche Rolle spielen wird. Der wichtige Verkehrssektor, nämlich der Ta-

rif mit den deutschen Seehäfen, der unter dem unmittelbaren Einfluß der Regelungen in dem bisherigen tschecho-slowakisch-adriatischen Tarif steht, ist eigentlich in der Weise gelöst, daß der frühere Tarifstand mit einigen Aenderungen in Kraft geblieben ist. Wesentlich geändert hat sich der Tarifstand im Verkehr mit der Ostmark durch die Aufhebung des früheren tschecho-slowakisch-österreichischen Verbandstarifes, für den bis jetzt kein Ersatz vereinbart wurde, so daß die Fracht gebrochen berechnet wird. Eine Regelung wird wohl nicht lange auf sich warten lassen.

Soweit es sich um den Eisenbahnverkehr mit den europäischen Staaten handelt, gehen mehr als drei Viertel der gesamten Belastung über die reichsdeutschen Strecken. Für diesen Verkehr sind, ausgenommen die Beförderung nach Frankreich, die bisherigen tschecho-slowakischen Verbandstarife in Gültigkeit geblieben, die nach meiner Ansicht in meritorischer Hinsicht keine wesentlichen Aenderungen erfordern würden. Form und Benennung ist wiederum für das Wesen der Sache unentscheidend. Dem Gebiete von Böhmen und Mähren fehlt allerdings der Ersatz für die ehemaligen direkten Tarife mit Ungarn und hauptsächlich mit Rumänien. Der heutige Stand, wo der Verkehr mit Rumänien über die polnischen Eisenbahnen abgewickelt wird, ist unnatürlich, und es wäre gewiß angezeigt, wenn es auf Initiative der Organe des Protektorates und der Deutschen Reichsbahn zur Einrichtung einer direkten Beförderung über das Gebiet der Ostmark, einerseits nach Ungarn, andererseits darüber nach Rumänien kommen würde. Die tatsächlichen Verhältnisse werden wohl eine Aenderung in der Beförderung über die Häfen Gdingen und Danzig herbeiführen. Es ist zweifellos, daß schon heute ein beträchtlicher Teil der Belastung, der sonst diesen Weg zu nehmen pflegte, nach Hamburg und Stettin abzweigt. Der Stettiner Hafen ist gewiß dazu prädestiniert, aus diesem Sachverhalt zu profitieren. Außer dem ausschließlichen Eisenbahnweg wäre es allerdings erforderlich, auch die Beförderung auf dem kombinierten Wege Eisenbahn—Oder zu ermöglichen. Es wäre zweckdienlich, wenn insbesondere das Gebiet von Mähren und zumindest auch das Waaggebiet der Slowakei an diesen Hafen durch einen geeigneten Umschlagstarif angeschlossen werden würden. Hiedurch würde dieser Weg für die genannten Gebiete etwa eine solche Bedeutung erhalten, wie sie der Elbeverkehr für das Gebiet von Böhmen hat. Abgesehen davon, ergibt sich hier die Möglichkeit, unter Mitarbeit aller beteiligten Bahnen die Benutzung der Oder im Transit zwischen dem Südosten Europas und dem europäischen Norden in verstärktem Maße aufzunehmen. Dieser Verkehr hat sich insbesondere mit dem Balkan früher in Form der sog. EOD-Transporte (Elbe-Oder-Donau-Transporte) sehr erfreulich entwickelt und hat heute nach unserer Ansicht alle Voraussetzungen eines Erfolges für sich. Man würde hierdurch die Tradition eines Verkehrsweges festlegen, den in vollem Umfange der projektierte Oder-Donau-Kanal verwirklichen wird und der für die Interessen des Stettiner Hafens außerordentlich bedeutsam ist.

Die Regelung der Verkehrsbeziehungen — von denen wir hier nur einige erwähnt haben — zwischen dem Gebiet von Böhmen und Mähren und dem übrigen Gebiet des Großdeutschen Reiches, ist gewiß keine leichte Aufgabe. Die wirtschaftlichen Faktoren in Böhmen und Mähren glauben jedoch die feste Ueberzeugung hegen zu dürfen, daß eine solche Regelung gefunden werden wird, die gleichzeitig nicht nur die größte wirtschaftliche Entwicklung dieser Gebiete ermöglichen, sondern auch jene Verkehrsinteressen befriedigen wird, die das Deutsche Reich auf diesem Gebiete hat.



Fotos: Ilek-Paul (5)
Werkaufnahmen (3)

Abteilung für Lokomotivbau der ČKD in Prag-Lieben

Wie oft haben wir das Vergnügen, in den dilettantischen wirtschaftlichen Abhandlungen unserer demokratischen Pressen zu lesen, daß Deutschland deshalb, weil es mit einem Land enge wirtschaftliche Beziehungen unterhält, dieses Land in seine Abhängigkeit bringt. Ein geradezu haarsträubender jüdischer Unsinn!

Denn wenn heute das Deutsche Reich einem Agrarstaat Maschinen liefert und dafür von diesem Lebensmittel erhält, dann ist das Reich als Konsument von Lebensmitteln von diesem Agrarstaat mindestens ebenso, wenn nicht noch mehr abhängig als der Agrarstaat, der von uns als Bezahlung Industrieprodukte empfängt.

Deutschland sieht in den baltischen Staaten nicht die unwichtigsten Handelspartner. Wir sind aus diesem Grunde interessiert, daß sie ein eigenes und geordnetes nationales Leben führen. Dies ist in unseren Augen die Voraussetzung für jene innere wirtschaftliche Entwicklung, die selbst wieder die Voraussetzungen für den Tauschverkehr liefert. Ich bin daher glücklich, daß wir auch mit Litauen den Streitpunkt, der zwischen unseren Ländern lag, beseitigen konnten. Denn damit ist das einzige Hindernis aus dem Wege geräumt für eine freundschaftliche Politik, die sich nicht in politischen Komplimenten, sondern in wirtschaftlicher praktischer Arbeit bewähren kann und, wie ich überzeugt bin, bewähren wird.

Adolf Hitler, 28. 4. 1939.

Tankiai galime pasijuokti, skaitydami mūsų demokratinėje spaudoje diletantiškus ūkiškus straipsnius, sulig kurių Vokietija, palaikdydama su kuria valstybe glaudžius ūkinius santykius, šį kraštą padaro priklausomą nuo savęs. Tai yra stačiai šiurpi žydiška nesąmonė.

Nes jeigu Vokietija šiandien bet kuriai agrariniai valstybei pristato mašinų ir už tai gauna maisto produktų, tai Vokietija kaipo maisto produktų vartotoja nuo šios agrarinės valstybės mažiausiai tiekpat, jeigu ne daugiau yra priklausoma, kaip ši agrariné valstybė, kuri iš musų vieton užmokesnio gauna pramonės gaminius.

Vokietija Baltijos valstybėse mato svarbius prekybos partnerius. Mos todėl esame suinteresuoti, kad jos vestų savarankišką ir tvarkingą tautinį gyvenimą. Jis mūsų akyse yra sąlyga ano vidujinio ūkiško išsivystymo, kuris pats vėl sudaro sąlygas prekių mainams. Todėl aš esu laimingas, kad mes ir su Lietuva galėjome pašalinti ginčą, kuris skyré musų kraštus. Tuo pašalinta iš kelio vienintelė kliutis draugiškai politikai, kuri savo vertę gali įrodyti ne politiniais komplimentais, bet ūkiškais praktiškais darbais, ir — tuo aš esu įsitikinęs — ją įrodys.

Adolf Hitler, 28. 4. 1939.

Kui sagedasti loeme huviga demokraatliku ajakirjanduse diletantlikkudest majanduslikkudest kirjutistest, et Saksamaa sellega, et tal on mõne maaga tihedaid majanduslikke sidemaid, seadvat selle maa endast sõltuvusse. See on juukseid-püsti-ajav juutlik mõttetus!

Sest kui Saksamaa müüb mõnele põlluma janduslikule riigile mosinaid ning saab selle eest sellelt riigilt toiduaineid, siis on Saksamaa toiduainete tarvitajana sellest põllumajanduslikust riigist vähemalt sama sõltuv, kui mitte sõltuvam kui põllumajandislik riik, kes saab meie käest tasuna tööstustooteid.

Saksamaa ei näe Balti riikides tähtsusetumaid kaubanduspartnereid. Meie oleme sel põhjusel huvitatud, et nad elaksid oma ning korraldatud rahvuslikku elu. See on meie silmis eeldus sellele sisemisele majanduslikule arengule, mis jälle omalt poolt on eelduseks vahetuskaubandusele. Mina olen seeprärast õnnelik, et meie oleme ka Leeduga suutnud kõrvaldada selle tülipunkti, mis asus meie maade vahel. Sest sellega on kõrvaldatud teelt ainus takistus sõbralikule poliitikale, mis võib ilmutada oma väärtust mitte komplimentides vaid majanduslikus tegelikus töös ja — nagu olen veendunud — ka ilmutab.

Adolf Hitler, 28. 4. 1939.

Bieži mums dota izdevība lasīt demokrātiskās preses diletantiskos apcerējumos, ka Vācija tāpēc vien, ka tā ar kādu valsti uztur saimnieciskas attiecības, jau padarot šo valsti no sevis atarigu. Tā nu ir īsti žīdiska nejēdzība, no kuras mati ceļas stāvus!

Jo, kad Vācija piegādā kādai lauksaimniecības valstij mašinas, par to saņemot pārtikas vielas — tad Vācija, kā pārtikas vielu noņemēja ir tikpat atkariga no minētās lauksaimniecības valsts — ja pat ne vairāk kā minētā lauksaimniecības valsts, kas no mums kā samaksu saņem rūpniecības ražojumus.

Vācija saskata baltijas valstīs svarīgus tirdzniecības partnerus. Šī iemesla dēļ mēs esam ieinteresēti, lai tās dzīvotu pašas savu neatkarīgu un nokārtotu nationālu dzīvi. Tas ir mūsu acīs priekšnoteikums tai iekšējai saimnieciskai attīstībai, kas savukārt atkal dod pamatojumu preču apmaiņai. Tāpēc es esmu laimīgs, ka arī attiecībās ar Lietuvu mēs esam varējuši nogādāt pie malas to strīdus punktu, kas atradies starp mūsu zemēm. Līdz ar to likvidēts vienīgais šķērslis, kas traucēja mūsu starpā draudzīgo politiku, kura var pierādīties nebūt ne politiskos komplimentos, bet gan praktiskā saimnieciskā darbā, kur tā pēc manas pārliecības arī pierādīsies.

Adolf Hitler, 28. 4. 1939.

# Umschau

## Der Kopenhagener Kongreß

Man kann wohl über die Bedeutung einer Einrichtung, wie die Internationale Handelskammer sie ist, verschiedener Meinung sein, und viele werden auch den 30 Entschließungen des diesjährigen Kopenhagener Kongresses der Internationalen Handelskammer gegenüber nicht ohne Skepsis sein, wenn sie sich vergegenwärtigen, daß die Richtlinien der IHK. seit 20 Jahren im wesentlichen nicht befolgt worden sind und der Welthandel sich trotz der Wirksamkeit der Kammer immer ungünstiger entwickelt hat. Auch kann nicht verkannt werden, daß, während die Teilnehmer früherer Kongresse sich noch um eine gemeinsame Fahne scharen konnten und die Rückkehr zum freien Handel die Abkehr vom Protektionismus jeglicher Prägung forderte, sich heute 2 Gruppen gegenüberstehen, die man kurz als liberale und die autoritäre bezeichnen mag. Aber der Kopenhagener Kongreß, der Ende Juni stattfand, hat doch erwiesen, daß die eine Richtung der anderen in vielen Stücken Verständnis entgegenbrachte, daß insbesondere auch die Vertreter des freien Handels sich an staatlicher Lenkung und Kontingentierung interessiert zeigten und vielfach eine bemerkenswerte Erkenntnis von der Verantwortung der großen, industriellen Gläubigerländer an der ungünstigen Entwicklung des Außenhandels zutage treten ließen. Es sei beispielsweise auf die Erklärung des belgischen Delegierten Prf. Baudhuin verwiesen: „Am bezeichnendsten für die allgemeine Rückkehr zum Protektionismus während der Krise dürfte der Umschwung in der Politik Großbritanniens gewesen sein." Hierin, das Verständnis unter den Völkern für ihre wirtschaftlichen Belange und Zielsetzungen zu fördern, darf eine wesentliche Aufgabe der Arbeit der Internationalen Handelskammer gesehen werden, auch wenn sie in den großen Fragen der Weltwirtschaftspolitik keine praktischen Ergebnisse herbeiführen kann und keine Handhabe hat, die Handelspolitik aller Regierungen der Welt nun auf einemal auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.

Daneben erfüllt die IHK. wichtige Aufgaben in allen technischen Angelegenheiten, in Verkehrsfragen, für Doppelbesteuerung beim Eigentumsschutz in Transportfragen, in der Ordnung der Zwischenhandelspreise u. ä., und der Arbeit der Ausschüsse auf diesen Gebieten kommt fraglos besondere Bedeutung zu. Unter den Drucksachen, die aus Anlaß des diesjährigen Kopenhagener Kongresses veröffentlicht wurden, sind 2 Arbeiten hervorzuheben, die des bereits erwähnten Prof. Baudhuin über neue Tendenzen und Methoden im Welthandel, und die des Prof. Condliffe, London, über die Veränderungen der Wirtschaftsstruktur. Die Arbeit Condliffes deutet die wirtschaftlichen Strukturwandlungen aus dem Zusammenhang der staatlich-politischen Tendenzen der Zeit. Nicht deshalb seien frühere Konferenzen der IHK. erfolglos gewesen, weil die beteiligten Vertreter die Probleme der Weltwirtschaft nicht erkannt hätten, sondern weil die politische Struktur der Staaten sich verändert habe und der Vorrang politischer und sozialer Interessen viel größere Hindernisse für die Weltwirtschaft bedeuteten als die Absperrungstendenzen im Bereich des Außenhandels. Die Wirtschaftstätigkeit ziele nicht mehr in erster Linie auf das Wohl des Einzelnen oder auf eine Steigerung seiner Lebenshaltung, sondern sei offen auf die Verstärkung der Sicherheit und Kraft des Volksstaates gerichtet.

Die deutschen Vertreter haben den mehr rückschauenden Gedankengängen Condliffes das Bild einer voll beschäftigten Wirtschaft und das Erfordernis des Neubaues der zwischenstaatlichen Beziehungen auf neuer Grundlage entgegengestellt. Der Leiter der Deutschen Gruppe der IHK., Präsident Lindemann, behandelte in einem ausführlichen Referat die Bedeutung des Außenhandels. Seinem Vortrage stellte er zwei grundsätzliche Erkenntnisse voraus, daß es erstens eine internationale Konjunkturverbundenheit durch einen automatisch wirkenden Währungsmechanismus nicht mehr gibt und an ihre Stelle das Streben der einzelnen Nationalwirtschaften nach autonomer Gestaltung ihrer Konjunkturlage getreten ist, und daß man zweitens auf die Rückkehr stabiler Währungen und Zahlungsbilanzen zwar hoffen, aber auf der Grundlage der bestehenden Verhältnisse handeln muß. Die Wirtschaftsentwicklung der jüngsten Vergangenheit kennzeichnete er dahingehend, daß die Agrarländer die industrielle Erzeugung überall aufgenommen haben, dagegen die hochindustrialisierten Länder eine Reagrarisierung durchführen, so daß sich die darin liegenden Autarkiebestrebungen auf der ganzen Linie gegen den Außenhandel auszuwirken scheinen. Bei Fortdauer der Industrialisierung der Agrarländer und der Reagrarisierung und der zunehmenden Rohstoffproduktion der alten Industrieländer scheine eine dauernde Außenhandelsschrumpfung unausweichlich, und die Folge sei der fatalistische Glaube vieler an einen unaufhaltsamen Niedergang des Außenhandels. Diesem fatalistischen Glauben gegenüber stellte Präsident Lindemann einige Zusammenhänge klar, die zu einer anderen Einschätzung der Gegebenheiten und zu einer entschieden günstigeren Beurteilung des Außenhandels führen.

Zunächst wies er auf die vielfach nicht beachtete Tatsache hin, daß das Volumen der gesamten Außenhandelsumsätze der Welt 1937 122,7% der Umsätze von 1913 betragen habe. Das Volumen liege also in einem Zeitpunkt weitgehender Autarkiebestrebungen um annähernd ein Viertel höher als in einer Zeit, in der der Außenhandel unter ausgeprägter internationaler Arbeitsteilung und unter dem mächtigen Antrieb eines ungehemmten Kapital- und Zahlungsverkehrs vor sich gehen konnte. Heute würden wesentlich mehr Güter im Außenhandel umgesetzt als 1913 und annähernd

die gleiche Menge wie 1929. Allerdings würde der internationale Warenaustausch wesentlich größer sein, wenn die ihm entgegenstehenden Hemmungen beseitigt würden. Die entscheidende Frage sei nun die, welcher Art diese Hemmungen eigentlich seien. Dabei spreche man von Protektionismus und dem Streben nach Autarkie und der Notwendigkeit der Abkehr von ihnen. Protektionismus und Autarkie seien aber ihrerseits Ausdruck einer tiefgreifenden Strukturwandlung der Weltwirtschaft, die alle Länder ergriffen habe und als das Streben der einzelnen Volkswirtschaften nach autonomer Gestaltung ihrer Wirtschaftskonjunkturlage anzusehen sei. Für alle praktischen Zwecke müsse man daher in dieser autonomen Wirtschafts- und Konjunkturpolitik den entscheidenden Ausgangspunkt finden. Der Außenhandel habe in seiner Verbindung mit den internationalen Kapitalbewegungen auf der Grundlage des gemeinsamen Goldstandards seine frühere Funktion als Motor und Gleichrichter sowie als Bindeglied der einzelnen Volkswirtschaften, um die gemeinsame internationale Konjunktur zu tragen, verloren, und damit sei in seiner Bedeutung für den internationalen Konjunkturausgleich ein fundamentaler Wandel eingetreten. Die Konsequenz aus dem Zusammenbruch der Weltwirtschaft alten Stils sei es gewesen, daß nur durch Preisgabe der alten internationalen Konjunkturgemeinschaft ein Wiederaufstieg erreicht werden konnte, und diese Konsequenz hätten nahezu alle Länder gezogen. Die Länder unterscheiden sich lediglich durch den Zeitpunkt der vollzogenen Preisgabe und durch die Art der Maßnahmen, mit denen sie eine isolierte Verbesserung ihrer Lage anstreben. Alle diese Maßnahmen laufen aber, wenn man sie auf ihre wirtschaftlichen Zielsetzungen prüft, auf die Schaffung der Voraussetzungen für eine autonome Wirtschafts- und Konjunkturpolitik zurück. Dabei haben sich die einzelnen Volkswirtschaften gegen äußere Einflüsse (Zölle, Kontingente, Devisenbewirtschaftung) geschützt und sich im Innern aktionsfähig gemacht. Die Erfolge sind sehr verschieden gewesen. Deutschland hat durch die staatliche Lenkung seiner Wirtschaft und durch die radikale Anpassung des gesamten Wirtschaftssystems an die konjunkturpolitische Aufgabe einen starken, stetigen Aufstieg erlebt. So ist, abgesehen von den reinen Agrar- und Rohstoffländern, bei keinem größeren Industriestaat die Konjunkturbelebung vom Außenhandel her in entscheidendem Maße gefördert worden. Länder, die auf ein solches Ergebnis gehofft hätten, wie die Länder des Goldblocks, seien enttäuscht und schließlich doch gezwungen worden, dieselben Maßnahmen verspätet nachzuholen, die in anderen Volkswirtschaften schon vorher zur Wirtschaftsbelebung geführt hätten. Aus der Tatsache, daß es eine allgemeine internationale Konjunkturverbundenheit durch einen automatisch wirkenden Mechanismus nicht mehr gibt, mithin die sogenannte Weltkonjunktur nicht mehr existiert, ergeben sich aber weitgehende Folgerungen für den Außenhandel. Da kein Land mehr kaufen kann, als es seinerseits verkauft, sind die vollbeschäftigten Volkswirtschaften gegen ihren eigenen Willen gezwungen, ihre Grenzen gegen erweiterte Einfuhr zu schließen, solange ihnen nicht gleichzeitig der Mehrexport gesichert wird. Auch die nicht vollbeschäftigten Volkswirtschaften können ihre Grenzen nicht öffnen, weil sie durch die verschärfte Konkurrenz ihre eigene Konjunkturlage zunächst verschlechtern würden, ohne mit Sicherheit den Ausgleich durch entsprechenden Mehrexport verwerten zu können. Auch der Ausweg aus dieser Lage ergebe sich eindeutig aus ihren Ursachen, und man müsse an die autonome Wirtschafts- und Konjunkturpolitik selbst anknüpfen, wenn man Aussicht auf Erfolg haben wolle. Eine Vollbeschäftigung aller Volkswirtschaften müsse das Ziel sein. Wenn die bisher nicht vollbeschäftigten Volkswirtschaften das Stadium einer stetigen Vollbeschäftigung erreicht haben würden, verschwinde bei ihnen das Interesse an der Einfuhrhemmung. Mit der Vollbeschäftigung sinke das Bedürfnis nach Schutz der eigenen Produktion, und an seine Stelle trete wachsender Importbedarf. Dieser wiederum ermögliche den bisher schon vollbeschäftigten Volkswirtschaften den zusätzlichen Export, der sie von der Einfuhrdrosselung erlöse. Im Stadium der Vollbeschäftigung seien die Interessen der Volkswirtschaften gleichgerichtet. Die autonome Wirtschafts- und Konjunkturpolitik laufe also dem Außenhandel nicht mehr zuwider, sei vielmehr der Motor einer neuen Blüte des Außenhandels. Trotzdem gilt es, wie Präsident Lindemann abschließend feststellte, zunächst unmittelbar geeignete Wege zu finden, um den Außenhandel aus seiner gegenwärtigen gefährlichen Erstarrung zu lösen und zu steigender Bedeutung zu führen. Diese Möglichkeit bestehe aber schon heute. Es bedürfe dazu nur der Verwirklichung der Sicherungen, ohne die heute kein Land zu Mehreinfuhren bereit sei, der Sicherheit nämlich, daß ihm Zug um Zug auch mehr Exportgüter abgenommen werden. Mangels des alten Goldmechanismus und der Bedenklichkeit internationaler Kredite müßten heute zur Schaffung dieser Sicherheit die Gegenseitigkeit handelsvertraglich ausbedungen werden, wozu Ansätze in weitem Umfange bereits vorhanden seien. Je mehr auf diese Weise Ausfuhr an Einfuhr, Einfuhr an Ausfuhr gebunden werde, desto besser sei es für die Sicherheit und Stetigkeit des internationalen Handels und vor allem auch für die beteiligten Volkswirtschaften. Die allerdings damit zunächst verbundene starke Tendenz zum zweiseitigen Handel als Folge der ungleichen Konjunkturlage in den verschiedenen Ländern werde erst bei allgemeiner stetiger Vollbeschäftigung in den Hintergrund treten. Ein steigendes Welthandelsvolumen sei aber auch bei ungleicher Konjunkturlage und zweiseitigem Handel möglich, sofern nur erkannt werde, daß ohne Gegenseitigkeit kein internationaler Handel möglich sei. Wenn diese Notwendigkeit in ihrer entscheidenden Bedeutung für die Zukunft des Außenhandels allgemein erkannt werde, werde man vielleicht schon bald auch einen handelsvertraglich gesicherten multilateralen Austausch entwickeln können, ohne daß man auf die allgemeine Vollbeschäftigung warte. Entscheidend sei dieser multilaterale Austausch aber nicht, sondern die Erkenntnis, daß der alte Marktmechanismus zerbrochen sei und daß man an die autonomen Tendenzen anknüpfen müsse, wenn man den Welthandel aus seiner gegenwärtigen Erstarrung lösen wolle. Der

Bedarf nach steigendem Außenhandel sei auf allen Seiten sehr groß und werde noch größer werden in dem Maße, wie sich die Volkswirtschaften der Vollbeschäftigung nähern. Vom Bedarf der einzelnen Volkswirtschaften aber hänge die Zukunft des Außenhandels ab. Jeder andere Versuch zu seiner Belebung scheitere an der Grundtatsache der autonomen Wirtschafts- und Konjunkturpolitik.

Den erwähnten Gutachten des Professors Condliffes und des Professors Baudhuin gegenüber betonte Staatssekretär z. D. Trendelenburg bei Entwicklung des Standpunktes der Deutschen Gruppe, daß aus der rückschauenden Betrachtung Condliffes sich nur ergäbe, daß eine Rückkehr zur alten Weltwirtschaft nicht möglich sei, ohne daß der Autor die notwendigen Folgerungen aus dieser Erkenntnis ziehe. Der Bericht Baudhuins scheint feststellen zu wollen, daß nur die Autarkiepolitik der totalitären Staaten an dem Rückgang der Weltwirtschaft schuld sei. Diese Feststellung werde aber schon von ihm selbst durch die Erwähnung der Tatsache Lüge gestraft, daß Deutschlands Anteil am Weltaußenhandel 1938 mit 9,4% der gleiche wie 1928 gewesen sei, während andererseits beispielsweise der amerikanische und der französische Außenhandel gesunken seien. Staatssekretär Trendelenburg hob weiter hervor, daß schon vor dem Kriege der Grundsatz der autonomen Wirtschaftspolitik überall in der Welt sich durchgesetzt habe. Die Gründe für dieses Abgehen vom „laisser faire" lägen zuletzt in einem grundlegenden Wandel in der Einstellung der Menschen zu dem Zwecke und dem Ziel des Wirtschaftens. Das Prinzip der freien Wirtschaft sei durch den Uebergang zur großkapitalistischen Erzeugungsweise gestört. Ueberall in der Welt sei der wirtschaftliche Einzelmensch gegenüber der liberalistischen Zeit weniger auf den Genuß der Gegenwart als vielmehr auf die Sicherung der Zukunft eingestellt. Damit aber sei der Einzelmensch der Wirtschaft des eigenen Landes viel stärker verbunden und mache so den Staat für die Sicherung seines gerechten Anteils am sozialen Produkt verantwortlich. Auch bei den Staaten selbst habe sich das Gefühl für die Notwendigkeit der Sicherung der Zukunft wesentlich verstärkt. Die IHK. soll nun nicht so sehr auf Unterschiede des Grades in der autonomen Wirtschaft achten, als darauf, daß die einen Länder viel, die andern wenig Rohstoffe haben, die einen Forderungen, die anderen Schulden, die einen Gold, die anderen nur Ware, die einen in großen Wirtschaftsräumen, die anderen inmitten zahlloser autonomer Gebiete leben, die einen eine große Bevölkerung und wenig Land, die anderen viel Land und eine geringe Bevölkerung besäßen.

Das gastliche Kopenhagen stand eine volle Woche im Zeichen des Kongresses, zu dem etwa 1350 Teilnehmer aus 40 Ländern erschienen waren. Hierunter befanden sich 155 Deutsche. Es versteht sich, daß außer den Beratungen der Kammer Festlichkeiten und Empfänge in großer Zahl stattfanden und daß man auch das Wort vom „tanzenden Kongreß" in Kopenhagen hören konnte. Für die deutsche Gruppe fand der Kongreß seinen Abschluß am 1. Juli mit einem Epfang in den schönen Räumen des Jacht-Clubs, den die Deutsche Handelskammer in Dänemark gab. Die Gäste aus dem Reich, unter denen sich auch eine Abordnung der Industrie- und Handelskammer zu Stettin unter Führung des Vizepräsidenten Gebhard Holtz befand, wurden vom Präsidenten Danielsen mit herzlichen Worten begrüßt. S.

## Boykott deutscher Waren in Polen

Obwohl Deutschland im Außenhandel Polens die erste Stelle einnimmt und fast ein Drittel der Ein- und Ausfuhr von bezw. nach Deutschland geht, versuchen jüdische und polnische verhetzte Elemente einen Boykott deutscher Waren zu inszenieren, wobei sie außer acht lassen, daß sie sich damit ins eigene Fleisch schneiden, weil die deutschen Waren ja im Verrechnungsverkehr gegen polnische landwirtschaftliche Erzeugnisse eingeführt werden, und zwar zu Preisen, die als sehr gut zu bezeichnen sind. In Lodz fand eine Versammlung der Kaufleute statt, in welcher die Mitglieder der kaufmännischen Organisation aufgefordert werden, keine deutschen Waren mehr zu beziehen, und zwar pharmazeutische Präparate, Chemikalien, Farben, verschiedene Hausgeräte usw. Gleichzeitig wurden die Vertreter deutscher Firmen aufgefordert, die Vertretungen niederzulegen und den Verkehr mit den deutschen Firmen abzubrechen. Ueber ähnliche Aktionen wird auch aus anderen polnischen Städten berichtet. Dahinter scheinen auch die ausländischen Konkurrenzfirmen bezw. deren Vertreter in Warschau zu stecken.

**Cohrs & Ammé Nachfolger**

**Stettin**

Fernsprecher: 35291 Hansahaus Telegr.-Adr.: Cohrsam

Zweigniederlassung in **Lübeck**

**Spedition — Lagerung**
**Umschlag von Massengütern**

## Auto-Garagen u. Reparaturwerkstätten

Kardanwellen
Achswellen
Bremsseile
Oelfilter

Bues **Hans Reinhold Bues**
Stettin, Kaiser-Wilhelm-Str. 3 • Tel. 30473

---

**NOG** Stettin Falkenwalder Straße 27 Inh.: Franz Tuchowski Vulkanisiermstr. — Spezial-Reparatur-Werkstatt für Autoreifen — Neugummieren Garantiearbeit — Neuverkauf u. Reparaturen v. Transportbändern

---

Telefunken-Philipps- AUTO-RADIO Einbau-Werkstatt
Vorführung durch den Mercedes-Benz-Kundendienst

Paul Pollack
Stettin, Holzstraße 19 Ruf 220 16

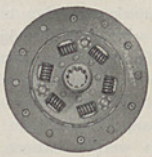
---

**„PRÄZISION"**
**Stettin, Elsenstr. 9-10, Ruf 249 59 u. 206 81**

---

Stettiner Kurbelwellen
und Zylinder Feinbohrwerk
**Schünke & Co., Stettin**
Galgwiese 14 / Ruf 375 36
Überholung von Motoren aller Art

---



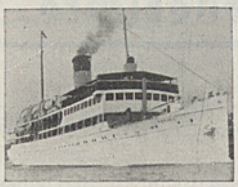
Stoßdämpfer
Kupplungen
Brennstoffpumpen
Vergaser
Luftfilter
Brems- und Kupplungsbeläge
Gummi-Gelenkscheiben
Nockenwellenräder

F&S, DBU, Graetzin, Delbag, Emero, Walex-Hardy, Ferrozell
Namen von Weltruf!
**Gebr. Faulhaber & Co., Stettin**
Am Königstor 1

---

***Schutenvermietung***
Ankauf — Verkauf
**GEORG GADOW**
Frauendorf i. Pom. Fernruf Nr. 267 60

---



Von
# STETTIN
an die
# OSTSEE

mit den großen und schönen Schnelldampfern der Rügenlinie
**„Rugard", „Hertha", „Odin", „Frigga"**
täglich um 11 Uhr ab Stettin nach

- **Swinemünde**
- **Insel Rügen**
- **Heringsdorf**
- **Bornholm**
- **Zinnowitz**
- **Kopenhagen**

außerdem
Sonntagssonderfahrten um $2^{15}$ früh.

**Ermäßigte Urlaubs-Rückfahrkarten**

Illustrierte Prospekte u. nähere Auskünfte durch
**Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft**
**J. F. Braunlich, G. m. b. H., Stettin**
**Bollwerk 1 b** **Tel. 200 30 u. 214 15**

Liegestelle und Fahrkartenausgabe
**vor der Mitte der Hakenterrasse**

**dazu Seedienst Ostpreußen:** Kiel/Travemünde Swinemünde—Zoppot— Pillau—Memel— Helsinki—Helsingfors.

---

*Mit der Swidag an die Ostsee*

Nach
## Swinemünde und zurück
ab **Stettin regelmäßig werktäglicher Verkehr**
mit den Dampfern
**„Berlin", „Stettin", „Swinemünde"**
ab Stettin, Hakenterrasse . . . . . 13,00
ab Swinemünde, Rathausplatz . . . . . 6,55
Sonntags Ausflugsfahrten.
ab Stettin, Hakenterrasse . . . . . 8,00
ab Swinemünde, Rathausplatz . 18,30.
**Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G.**
**STETTIN, Bollwerk 1 b, Zimmer 9**
**Ruf 214 15**
Drahtanschrift Swidag

# Länderberichte

## Dänemark

### Entwicklung der landwirtschaftlichen Ausfuhr

Eigenbericht unseres Korrespondenten

Die Butterausfuhr ist im ersten Halbjahr 1939 um 10% gegenüber derselben Zeit des Vorjahres zurückgegangen. Der Preis liegt jedoch einige Prozente über dem entsprechenden Preis für die ersten sechs Monate des Jahres 1938. Schuld an dem mengenmäßigen Exportrückgang tragen die Produktionsverhältnisse. Durch die Maul- und Klauenseuche verursacht, hat eine wesentliche Produktionsverminderung stattgefunden. Hierzu kommen die Schwierigkeiten auf dem englischen Markt, die durch die Konkurrenz mit der Kolonialbutter hervorgerufen werden. Durch eine verstärkte Propaganda hofft man, noch auf einige Zeit den Ueberpreis für dänische Butter halten zu können. Auf die Dauer jedoch ist Dänemark nicht konkurrenzfähig gegenüber Neu-Seeland.

1. Neu-Seeland hat das ganze Jahr Weidehaltung und folglich eine gleichmäßige gute und vitaminreiche Butter.
2. Neu-Seeland hat weniger und größere Molkereien und kann daher eine gleichmäßigere Qualität liefern.
3. Neu-Seeland braucht keine teuren Stallbauten und kann auch deshalb wesentlich billiger seine Butter produzieren.
4. Neu-Seeland kann seine Butterproduktion wesentlich ausweiten im Gegensatz zu Dänemark.
5. Neu-Seeland ist stark an England verschuldet, so daß England, um seine Zinsen zu erhalten, gezwungen ist, Neu-Seeland seine Produktion abzukaufen.

Aber nicht nur die Kolonialländer bedrängen den dänischen Export, sondern auch die Nord- und Osteuropastaaten werden ständig ernsthaftere Konkurrenten. Die Butterproduktion Dänemarks wird auch im 3. Vierteljahr 1939 unter der des Vorjahres bleiben; da bei einem Kopfverbrauch von über 22 Kilo Margarine und nur 9 Kilo Butter der Binnenmarkt diese Schwankung nicht ausgleichen kann, ist auch im 3. Vierteljahr 1939 mit einer Minderausfuhr von 6—8% zu rechnen, gegenüber demselben Zeitraum des Vorjahres.

Der Bacon- und Schweinefleischexport ist trotz des geringeren Schweinebestandes, der sich als Folge agrarpolitischer Maßnahmen des Vorjahres ergab, auf Kosten des Binnenmarktes um 6% gestiegen. Die Preise lagen jedoch etwas unter denen des Jahres 1938. Die Absatzmöglichkeiten auf dem englischen Markt sind gut, der Bestand an Schweinen jedoch bis in den November hinein zu klein, um das englische Zusatzkontingent erfüllen zu können. Hieraus erklärt sich auch, daß man von dänischer Seite eine Einschränkung des Schweineexportes nach Deutschland während dieses Zeitabschnittes vorzunehmen gedenkt.

Die Ausfuhr von Rindvieh liegt um 8% höher als im ersten Halbjahr 1938 und dürfte auch im zweiten Halbjahr 5—8% über der des Vorjahres bleiben. Hier macht sich eine weitere Verlagerung des Exportes vom lebenden Vieh zur Ausfuhr von Fleisch bemerkbar. Durch die Maul- und Klauenseuche des Vorjahres wurde man zu dieser Maßnahme gezwungen, und nun scheint diese Verschiebung zu einer Dauererscheinung zu werden. Auf jeden Fall sind die Pläne zur Errichtung einer großen Rinder-Exportschlächterei in der Nähe der beiden Mastviehgebiete in der Hafenstadt Esbjerg soweit gediehen, daß diese Umlagerung im Export im Laufe der nächsten beiden Jahre noch mehr in Erscheinung treten wird. Die Ausfuhr von Pferden ist, was Menge und Preis betrifft, wie Tabelle 1 zeigt, gestiegen.

Die Ausfuhr von Eiern ist um 12% gegenüber 1938 gestiegen, doch liegen die Preise ständig unter denen des Vorjahres. Da man auf englischer Seite die Rentabilität der eigenen Hühnerhaltung durch gesetz-

*In dieser Schmalspalte veröffentlichen wir, alphabetisch nach Ländern geordnet, Kurzberichte aus Wirtschaft und Handel der einzelnen Ostseestaaten. Sie stellen eine wertvolle Ergänzung und Abrundung der eigentlichen, in der Nebenspalte laufenden Länderberichte dar, die zum großen Teil aus der Feder unserer eigenen Auslandskorrespondenten stammen.*

## Dänemark

**Ausfuhr nach Deutschland wird Vorkrisenstand überschreiten.** Der dänische Außenminister Dr. Munch sprach am 5. 7. 39 vor einer Versammlung Nordschleswiger Kleinbauern in Apenrade und erwähnte, daß die Ausfuhr nach Deutschland im Jahre 1939 voraussichtlich 350 Mill. Kr. erreichen würde und damit die Höhe der Ausfuhr von 1929 überschreiten dürfte. Die Ausfuhr nach Großbritannien sei zwar gestiegen, doch immer noch unter der Höhe von 1929 und hier läge der größere Gewinn in höheren Preisen.

Die teilweise verbreitete Ansicht, daß die hohe Schuldenlast der dänischen Landwirtschaft durch stärkere Ausfuhr nach Deutschland beseitigt werden könne, erfahre eine starke Einschränkung dadurch, daß diese Ausfuhr nur erhöht werden könne durch stärkere Einfuhr aus Deutschland. Die Waren, an denen Deutschland als Ausfuhrland interessiert sei, wünsche aber auch Großbritannien abzusetzen. Dänemark sei daher immer noch gezwungen, seine Ausfuhrmöglichkeiten zwischen diesen beiden Ländern auszugleichen, um so mehr als der Außenminister auch Grenzen dafür sieht, in welchem Umfang Kraftwagen und Kleidung abgesetzt werden können. Er meinte auch, daß den Industrien, die nicht künstlich im Schutz der Einfuhrbestimmungen gezüchtet seien, eine gewisse Rücksichtnahme zuteil werden müsse.

Der augenblickliche Zustand einer gezüchteten Kriegsfurcht habe zwar durch Rüstungen teilweise eine Geschäftsbelebung mit dem Gefühl eines Wohlstandes hervorgerufen, der jedoch zusammenbrechen müsse. Für eine wirkliche Belebung des wirtschaftlichen Lebens sei es erforderlich, daß das Gefühl der überhängenden Kriegsgefahr zurückgedrängt wer-

den müsse und eine Sicherheit geschaffen werde, die ein Gleichgewicht zwischen den Wirtschaftszweigen wieder herstelle. Es seien dann Möglichkeiten für einen Aufschwung auf Grund der steigenden Technik vorhanden, wie man ihn bisher nicht gekannt habe.

**Bevorstehende Handelsvertragsverhandlungen mit Polen.** Wie zu erfahren ist, werden etwa Mitte Juli 1939 zwischen dänischen und polnischen Regierungsvertretern in Warschau Verhandlungen über ein neues Handelsabkommen aufgenommen werden. In den ersten fünf Monaten 1939 führte Dänemark für 8,0 Mill. Kr. polnische Waren ein, gegenüber nur 6,0 Mill. Kr. im gleichen Zeitraum 1938. Dänemarks Ausfuhr nach Polen bezifferte sich in dieser Zeit auf 3,5 Mill. Kr. gegenüber 3,0 Mill. Kr.

**Rückgang der Arbeitslosigkeit.** Die Zahl der Arbeitslosen in Dänemark betrug Ende Juni 1939: 63 194 gegen 67 141 Ausgang Mai 1939 bzw. rd. 84 000 Ende Juni 1938. Der Prozentsatz der Arbeitslosigkeit ist für Ende Juni 1939 mit 11,0 errechnet gegen 11,5 Ausgang Mai 1939 und 15,9 Ende Juni 1938. Die Besserung auf dem Arbeitsmarkt in der ersten Hälfte 1939 zeigt sich deutlich in dem Sinken des Prozentsatzes der Arbeitslosigkeit von 29,9 Ende Januar auf jetzt 11,0. Von unterrichteter Seite wird betont, daß ein so geringer Prozentsatz seit Januar 1931 nicht festgestellt werden konnte.

**Einweihung des neuen Hafens Fredericia.** Der neue Hafen in Fredericia ist soeben in Anwesenheit des dänischen Königspaares eingeweiht und dem Verkehr übergeben worden. Von dem Bürgermeister der Stadt wurde in einer Begrüßungsansprache anläßlich der Einweihungsfeierlichkeiten betont, daß der neue Hafen 3,5 Mill. Kronen gekostet hat. Das Hafenbassin ist jetzt 550 m lang und hat eine wechselnde Tiefe von 7 bis 9 m. Gleichzeitig mit dem Hafenneubau ist auch der Fischereihafen umgebaut und zu dreifacher Größe erweitert worden.

**Der Außenhandel im Mai 1939.** Dänemarks Außenhandel im Mai 1939 ist durch ein starkes Ansteigen der Einfuhr auf 147,7 Mill. Kr. (April 39: 114,5, Mai 38: 115,6 Mill. Kr.) gekennzeichnet. Die Ausfuhr hat sich mit 129,5 Mill. Kr. zwischen den beiden Vergleichsmonaten (April 39: 132,7, Mai 38: 123,8 Mill. Kr.) gehalten. Der Mai 1939 schließt somit mit einem Einfuhrüberschuß von 18,2 Mill. Kr. In den ersten 5 Monaten 1939 liche Maßnahmen sichern will, ist hier eine Erschwerung der dänischen Ausfuhr zu erwarten. Da man nicht damit rechnet, daß England den Weg der Kontingentierung gehen wird — was man jedoch, soweit es die Buttereinfuhr betrifft, erwartet —, wird man versuchen, mehr Eier auf dem deutschen Markt abzusetzen. Durch die neuen Maßnahmen, die man zur Sicherung einer einwandfreien Qualität ab Herbst dieses Jahres durchführen wird, dürfte man sowohl auf dem deutschen wie auf dem englischen Markt wettbewerbsfähig bleiben.

Zusammenfassend ist zur Entwicklung der Ausfuhr dänischer landwirtschaftlicher Produkte folgendes festzustellen: Die vorhandenen Ausfuhrmöglichkeiten konnten nicht alle ausgenutzt werden; die Schwierigkeiten auf dem englischen Markt wuchsen außer bei Bacon weiter an; wesentliche Veränderungen gegenüber 1938 haben jedoch nicht stattgefunden.

| Ausfuhr dänischer Landwirtschaftsprodukte | I. Halbjahr 1939 Menge | I. Halbjahr 1938 Menge | Ausfuhr 1938 | Ausfuhr 1937 | Ausfuhr Ø 1934-38 |
|---|---|---|---|---|---|
| Butter (to) insges. | 74 138 | 81 928 | 158 047 | 152 911 | 149 068 |
| nach England | 52 533 | 61 471 | 119 375 | 115 772 | 115 718 |
| „ Deutschland | 19 796 | 19 427 | 36 421 | 34 618 | 30 084 |
| Käse (to) insges. | 4 581 | 4 776 | 9 110 | 9 375 | 8 195 |
| nach Deutschland | 2 684 | 2 682 | 5 095 | 4 914 | 4 612 |
| „ USA. | 790 | 1 013 | 1 872 | 2 228 | 1 472 |
| „ England | 542 | 540 | 1 038 | 1 085 | 887 |
| Eier (je 100 000) insges. Stück | 9 059 | 8 135 | 15 581 | 16 129 | 13 741 |
| nach England | 6 103 | 5 858 | 11 424 | 12 085 | 9 682 |
| „ Deutschland | 2 543 | 2 134 | 3 849 | 3 541 | 2 174 |
| Geschl. Hühner in to insges. | 1 429 | 1 309 | 2 972 | 3 226 | 2 734 |
| nach Deutschland | 1 419 | 1 263 | 2 810 | 2 964 | 2 502 |
| Bacon u. Schweinefl. in to insges. | 92 451 | 87 305 | 178 541 | 181 741 | 191 922 |
| nach England | 87 471 | 86 910 | 174 118 | 178 190 | 188 533 |
| „ Deutschland | 4 943 | 310 | 4 330 | 2 175 | 1 978 |
| Lebende Schweine insges. St. | 71 494 | 67 704 | 113 905 | 167 276 | 115 069 |
| nach Deutschland | 71 494 | 67 703 | 113 864 | 157 339 | 101 758 |
| Schweinefett insges. (to) | 4 676 | 5 594 | 10 542 | 13 031 | 11 747 |
| nach Deutschland | 4 658 | 5 466 | 10 297 | 11 027 | 10 659 |
| Geschl. Rindvieh insges. Stück | 45 443 | 33 486 | 65 692 | 95 602 | 56 351 |
| nach Deutschland | 17 713 | 767 | 1 543 | 1 279 | 5 629 |
| „ deutschen Freihäfen | 8 955 | 6 797 | 15 359 | 12 930 | 10 596 |
| „ Belgien | 13 488 | 3 571 | 11 633 | 691 | 6 740 |
| „ Holland und Transit | 4 465 | 18 517 | 34 112 | 64 247 | 23 856 |
| Lebendes Rindvieh insges. Stück | 65 182 | 75 689 | 133 972 | 172 282 | 128 007 |
| nach Deutschland | 63 596 | 66 376 | 120 806 | 140 872 | 108 243 |
| Geschl. u. lebend. Rindvieh insges. Stück | 110 535 | 108 175 | 199 664 | 267 884 | 184 358 |
| nach Deutschland u. d. Freihäfen | 90 264 | 73 940 | 137 708 | 155 081 | 124 468 |
| Schlachtabfall insges. (to) | 12 283 | 11 362 | 20 192 | 24 139 | 21 447 |
| nach Deutschland | 9 743 | 8 661 | 15 763 | 16 742 | 15 933 |
| Pferde insges. Stück | 8 596 | 8 232 | 14 443 | 12 053 | 9 453 |
| nach Deutschland | 5 836 | 4 458 | 7 719 | 5 896 | 6 049 |
| „ Holland | 1 458 | 2 161 | 4 028 | 1 724 | 2 673 |

## Die größte landwirtschaftliche Tierschau

Eigenbericht unseres Korrespondenten

Dänemarks größte Tierschau wurde in diesem Jahr vom 6. bis 9. Juli auf dem weiten und schönen Gelände der „Bellahöhe" vor Kopenhagen abgehalten. Insgesamt wurden gegen 2000 Tiere gezeigt, deren Stallungen sich über 3,5 km erstreckten. Zur Versorgung dieser Tiere waren nicht weniger als 900 Wärter vom Lande einberufen worden, während von der Tierschauleitung etwa 200000 kg Kraftfutter eingekauft werden mußten.

Vorgeführt wurden 660 Rinder, 684 Schweine der dänischen Landrasse und 323 Pferde, die sich in 143 Frederiksborger, 43 Oldenburger, 26 Jütländer und 98 Belgier aufteilten, wozu zum ersten Mal noch eine Reihe Traberpferde gezeigt wurde.

Von den verschiedenen Fachausstellungen muß vor allem die Pflanzenausstellung genannt werden, in der man u. a. auf einer großen Europakarte den Umfang der Stalldungproduktion und der Kunstdüngerproduktion der verschiedenen Länder, auf den Hektar verteilt, bemerken konnte. Ebenso interessant war die Haushaltsausstellung, die u. a. die Konservierung von Früchten und in einer besonderen Abteilung („Rationelle Arbeitsmethoden innerhalb der häuslichen Arbeit") den Verlust an Arbeitsleistung aufzeigte, wenn die Stallungen unpraktisch eingerichtet sind. Eine weitere Abteilung führte das dänische Federvieh vor und wies insbesondere die Wege, die eine Steigerung des Eierertrags gewährleisten.

Selbstverständlich ist es, daß gleichzeitig in einer umfangreichen Schau die modernsten landwirtschaftlichen Maschinen ausgestellt waren. Zum ersten Mal allerdings in der Geschichte der dänischen Tierschau hatte man einen Automarkt eingerichtet, wo alte und neue Automobile gekauft, getauscht oder verkauft werden konnten.

Wie wir erfahren, verursachte die große Schau, die von über 250000 Menschen besucht war, insgesamt über 700000 Kr. Kosten. Dabei ist es interessant, daß alle gezeigten Tiere gegen Maul- und Klauenseuche geimpft und vorher einer Tuberkulosenuntersuchung unterzogen worden waren.

## Estland

### Rationalisierungsmaßnahmen in der Wirtschaft

Eigenbericht unseres Korrespondenten

Die wirtschaftliche Hochkonjunktur hat auch in Estland zu einem fühlbaren Mangel an menschlichen Arbeitskräften geführt, der sich namentlich auf dem flachen Lande bemerkbar macht, seitdem der Prozeß der Industrialisierung begonnen hat. Dementsprechend wurden schon frühzeitig in der Oeffentlichkeit Stimmen laut, die eine durchgreifende Rationalisierung der Arbeitsmethoden in der Industrie und in der Landwirtschaft empfahlen. Die entsprechenden Möglichkeiten wurden in verschiedenen Regierungsausschüssen erörtert, wonach im Frühjahr 1938 die Bildung eines besonderen Rationalisierungsausschusses unter dem Vorsitz des Wirtschaftsministers beschlossen wurde. Dieser Ausschuß blickt gegenwärtig auf eine 12monatige Tätigkeit zurück, und es kann festgestellt werden, daß seine Arbeit nicht ohne Erfolge geblieben ist. Der Ausschuß hat sich darauf beschränkt, in bezug auf die Rationalisierung der Arbeitsmethoden (Ersatz menschlicher Arbeitskraft durch Maschinen usw.) allgemeine Richtlinien aufzustellen und hierin die Initiative der Privatwirtschaft zu überlassen.

Auf dem Gebiete der Standardisierung, Typisierung und Normung einer Anzahl von Waren hat er indessen eine bemerkenswerte praktische Arbeit geleistet. Eine Untersuchung hatte ergeben, daß der wenig ausgedehnte inländische Markt mit gleichartigen Waren der verschiedensten Typen und Qualitäten versorgt wurde, wogegen in der Bevölkerung oft genug berechtigte Klagen laut wurden. Auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt erwies sich die Typisierung einer Anzahl von Import- und anderen Waren als notwendig. Die Arbeit des Ausschusses auf diesem Gebiet verfolgt zwei Hauptziele: einmal die Ver-

ergibt sich ein Einfuhrüberschuß von 35,2 Mill. Kr., der allerdings um 20 Mill. Kr. niedriger ist als in den ersten 5 Monaten 1938.

Von der bemerkenswerten Erhöhung der Einfuhr im Mai 1939 entfallen fast 10 Mill. Kr. auf Brennstoffe (von 8,5 Mill. Kr. im Mai 1938 auf 18 Mill. Kr.) und etwas über 5 Mill. Kr. auf Eisen und Stahl (von 8,4 auf 13,8 Mill. Kr.).

## Estland

**Das Flachsgeschäft der Baltischen Staaten.** Nach vorliegenden Berichten ist in den letzten Wochen ein kleiner Posten estischen Flachses nach Irland verkauft worden. In den am Flachsgeschäft beteiligten Kreisen wird die Ansicht vertreten, daß die Flachsexportvorräte Estlands bereits so gut wie erschöpft sind. Dies ist nicht verwunderlich, wenn man berücksichtigt, daß nach Angaben der estnischen Statistik in den ersten 5 Monaten d. J. 5147 t Flachs im Werte von 6,11 Mill. estn. Kr. zur Ausfuhr gelangt sind, gegenüber 2808 t für 2,84 Mill. Kr. 1938. Mehr als die Hälfte der estnischen Flachsausfuhr ist nach England gegangen.

Im Geschäft mit Lettland ist zurzeit ein so gut wie vollkommener Stillstand eingetreten, da die lettische Flachsmonopolverwaltung ihre letzten Bestände zurückhält, um sie offenbar zu weiter erhöhten Preisen auf den Markt zu bringen. Etwas größer dürften die Flachsexportvorräte Litauens sein, da der litauische Flachs nicht so stark gefragt wird, wie die lettischen und estnischen Sortimente.

**Handelsabkommen mit Lettland.** Die estnische Regierung bestätigte dieser Tage das durch Notenaustausch getroffene Abkommen, das den Güteraustausch zwischen Estland und Lettland vom 1. April bis zum 31. Dezember regelt. Danach hat Lettland das Recht, nach Estland 60 t Gummischuhe, 2000 Fahrräder und sonstige Waren auszuführen. Für Estland sind folgende Kontingente vorgesehen: 200 t Zentralheizungskörper, Eisen- und Stahlblech, 40 Säemaschinen, 10 t Molkereimaschinen, 1750 t verschiedenen Brennschieferöls usw.

**Gründungsverbot von Mühlen.** Im Rahmen der Rationalisierungsaktion hat die Regierung beschlossen, die Errichtung neuer Getreidemühlen bis zum 1. 7. 43 grundsätzlich zu verbieten. Im Bedarfsfalle können in dieser Zeit mit besonderer Genehmigung der Regierung 35 kleinindustrielle Unternehmen dieser Art gegründet und 18 Mühlen vergrößert

werden. Zu obigem Beschluß hat eine Untersuchung geführt, als deren Ergebnis festgestellt wurde, daß es in Estland 1223 Getreidemühlen gibt, davon 1069 einfache und 154 Walzmühlen, die bei normaler Beschäftigung 74 000 t Weizen und 755 000 t anderes Getreide vermahlen können. Im Durchschnitt werden in Estland jährlich aber nur 43 000 t Weizen und 380 000 t sonstiges Getreide vermahlen.

**Zunahme der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse.** Nach vorläufigen Angaben wurden in der ersten Jahreshälfte exportiert (in Klammern die Ziffern für das erste Halbjahr 1938): 5 515 (5 112) t Butter, davon 1 823 t nach Deutschland und 4 117 t nach England, 26,5 (18,7) Mill. Stück Hühnereier, davon 13,0 Mill. nach Deutschland und 11,9 Mill. nach England, 1 508 (986) t Bacon nach England, 5 212 (3 003) t Flachs, davon 3 056 t nach England und 1 294 t nach Deutschland.

**Günstige Konjunktur für den Holzexport.** Die Preise auf dem estnischen Holzmarkt sind in der letzten Zeit erheblich gestiegen, da die Exportkonjunktur nach England sehr günstig ist. Besonders lebhaft gestaltet sich der Rundholzexport. Im Laufe dieses Jahres wird mit einer Ausfuhr von 140 000 fm Balken und Brettern gerechnet, gegenüber 70 000 fm im Vorjahre. Der Export von Schnittholz dürfte mit 160 000 fm die gleiche Höhe erreichen wie im Vorjahre.

**Verhandlungen mit Frankreich und Finnland.** In nächster Zeit sollen Verhandlungen mit Frankreich über die Regelung des Warenaustauschs stattfinden, wobei ein Ausgleich der für Estland passiven gegenseitigen Handelsbilanz angestrebt werden soll. Amtliche Verhandlungen über die Regelung des Handelsverkehrs mit Finnland sind im August vorgesehen. Es wird sich hierbei um einige geringfügige Ergänzungen der privilegierten Warenlisten handeln.

**Ungünstige Aussichten für den Spiritusexport.** Die Aussichten für den estnischen Spiritusexport sind in diesem Jahr weniger günstig als im vergangenen, da Schweden und Finnland keine Neigung zeigen, die Verträge zu erneuern. Im Jahre 1938 wurden insgesamt 3240 t Spiritus im Werte von 1,3 Mill. Kr. ausgeführt, davon 1768 t für 734 000 Kr. nach Deutschland, wohin auch in diesem Jahre Spiritus exportiert werden soll. Gewisse Möglichkeiten haben sich für den Verkauf nach England und nach der Schweiz durch Vermittlung deutscher Firmen ergeben.

ringerung der Typenzahl und die Vereinheitlichung der Maße und auf der anderen Seite die Hebung der Qualität der Waren. Die Inkraftsetzung von Typisierungsbestimmungen und von Standardmaßen stieß auf keine merklichen Schwierigkeiten, da die Industrie an diesen Maßnahmen z. T. selbst in starkem Maße interessiert ist. Von einer zwangsweisen Einführung von Normen ist abgesehen worden und die Erfahrung hat gezeigt, daß die standardisierten Normen sich schnell eingebürgert haben. Sie haben in hohem Grade dazu beigetragen, den unlauteren Wettbewerb in manchen Geschäftszweigen auszumerzen, wobei namentlich die Anwendung der Qualitätskontrolle von großer Bedeutung ist. Feste Normen sind bereits für eine große Anzahl von Textilwaren, Papier, Ledersorten und Seifen eingeführt worden, und es hat sich herausgestellt, daß der Preis der einzelnen Waren nach der Normierung nicht gestiegen ist, sondern in manchen Fällen sogar ermäßigt werden konnte. In der Landwirtschaft ist die Standardisierung von Teilen landwirtschaftlicher Maschinen mit Befriedigung aufgenommen worden. Eine bemerkenswerte Verbesserung der Qualität ist u. a. durch die Normierung bei den elektrischen Batterien der Rundfunkempfänger eingetreten.

Auf der letzten Sitzung des Rationalisierungsausschusses wurden unter dem Vorsitz des Wirtschaftsministers Leo Sepp weitere Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt und besprochen. So wurde die Anzahl der Sorten eiserner Baunägel von 60 auf 30 verringert, wobei eine entsprechende Vereinbarung mit den Nagelfabriken zustande kam. Normen wurden ferner für Herdplatten und -ringe eingeführt. Besonders eingehend befaßte sich der Ausschuß mit der Frage des Volksempfängers. Von der Schaffung eines solchen Empfängers, der vom Staat in größeren Mengen hergestellt werden sollte, ist Abstand genommen worden. Dagegen sind im Einvernehmen mit den Radiofabriken und den größeren Geschäften gewisse technische Mindestnormen in Kraft gesetzt worden, denen der Standardapparat genügen muß, um als solcher auf den Markt gelangen zu können. Nach Meinung des Ausschusses kann der Preis für solche Apparate bei ihrer Massenherstellung von 150 auf 100 Kr. herabgesetzt werden. Die ersten Standardapparate sollen bereits im Herbst auf den Markt gelangen. — Die Anzahl der Kraftwagentypen ist nach Mitteilung des Ausschusses im Frühjahr von etwa 100 auf 30 herabgesetzt worden, so daß eine Reihe von Marken zur Einfuhr nicht zugelassen worden ist. Die Einschränkung der Typenzahl bei Kraftwagen ist u. a. zwecks Verringerung der Einfuhr von Ersatzteilen erfolgt. Im Herbst sind auf diesem Gebiet neue Maßnahmen zu erwarten.

Ein genauer Ueberblick über die Rationalisierungsmaßnahmen in der Industrie ist schwer zu gewinnen, doch läßt sich aus den Rechenschaftsberichten einer großen Anzahl von Unternehmen der Schluß ziehen, daß im im Jahre 1938 auf diesem Gebiete manches geleistet worden ist. Es handelt sich hierbei vorwiegend um den Ersatz der menschlichen durch die mechanische Arbeitskraft, wie er namentlich in den Brennschieferbergwerken durch Anschaffung maschineller Förderungsanlagen durchgeführt wird. Bei der Anlage neuer Fabriken (Torfbrikettfabrik, Zellstoffwerk, Ziegeleien usw.) hat dieser Grundsatz stärkste Berücksichtigung gefunden. Daneben sind die Industriellen in stärkerem Maße als früher bestrebt, die Fabrikseinrichtungen durch Aufstellung neuer Maschinen zu modernisieren und dadurch den Betrieb rentabler zu gestalten. Den Antrieb zu solchen Maßnahmen hat das fortgesetzte Steigen der Arbeiterlöhne gegeben, welche in der Regel von der amtlichen Kommission zur Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten festgesetzt werden. Die Modernisierungsbestrebungen werden auch vom Wirtschaftsministerium gefördert, indem es Lizenzen für die Einfuhr neuer Maschinen als Ersatz für alte nicht verweigert, auf der anderen Seite aber die Entstehung ungesunder Konkurrenzunternehmen in bestimmten Industriezweigen durch Verweigerung der Einfuhrgenehmigungen oder sogar durch Gründungsverbote zu verhindern sucht.

Einen besonders akuten Charakter hat in den letzten Jahren die Landarbeiterfrage angenommen, und man hat dem Beispiel Lettlands folgen müssen, den Mangel an menschlichen Arbeitskräften durch

Einstellung ausländischer (polnischer) Saisonarbeiter zu beheben. Das Problem wird damit indessen nicht als gelöst angesehen, sondern es werden Mittel und Wege gesucht, um die landwirtschaftliche Arbeit ausschließlich mit eigenen Kräften durchzuführen. Das größte Gewicht wird in dieser Beziehung auf die möglichste Technisierung der Landwirtschaft gelegt, wenn man sich auch über die Schwierigkeit ihrer Durchführung im klaren ist. Diese liegt namentlich darin, daß die landwirtschaftlichen Einheiten in Estland im allgemeinen eine sehr geringe Ausdehnung haben und daß Maschinen auf kleinen und kleinsten Bauernhöfen schwer zur Anwendung gelangen können, wobei auch zu berücksichtigen ist, daß die Anschaffung von Maschinen dem Kleinbauern in der Regel schwer fällt. Trotzdem ist auf dem Gebiet der Mechanisierung der Landwirtschaft in den letzten Jahren viel geschehen, wobei die Gemeinschaftsarbeit und die staatliche Unterstützung als fördernde Faktoren eine große Rolle gespielt haben. Die Anzahl der Traktoren betrug am 1. 1. 1939 rund 1300, von denen 26% auf Traktorenstationen verteilt sind, die von den Landwirten namentlich bei der Bodenkultivierung stark in Anspruch genommen werden. Die Einfuhr von Traktoren ist fortgesetzt im Steigen begriffen und erreichte im Jahre 1938 den Wert von 0,9 Mill. Kr., wobei Schlepper für rund 100000 Kr. aus Deutschland bezogen wurden. Ein besonders starkes Bedürfnis besteht nach einem kleinen und billigen Bauerntrecker, und die Blicke richten sich hierbei mehr und mehr nach Deutschland. Bodenbearbeitungsmaschinen, Säe- und Erntemaschinen haben eine merkliche Verbreitung zu verzeichnen, und der Bedarf, namentlich nach solchen Maschinen, die menschliche Arbeitskräfte ersparen (z. B. Kartoffelgraber), ist fortgesetzt im Steigen begriffen. Die Einfuhr von Landmaschinen hat sich von 0,3 Mill. Kr. im Jahre 1933 auf 2,6 Mill. Kr. 1936 und schließlich auf 4,4 Mill. Kr. 1938 entwickelt. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß die Eigenproduktion an Landmaschinen in den letzten 4 Jahren bedeutend zugenommen hat. Die Anschaffung landwirtschaftlicher Maschinen wird vom Staat durch die Gewährung von Vorzugskrediten gefördert, und auf dem Gebiete der Gemeinschaftsarbeit ist durch die Bildung entsprechender Maschinennutzungsgenossenschaften bereits manches erreicht worden. Der Frage der Elektrifizierung der Landwirtschaft wird im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ueberlandzentralen neuerdings große Beachtung geschenkt. Da aber die Bauernhöfe in der Regel verstreut liegen, so sind die Ergebnisse der Rentabilitätsrechnung wenig zufriedenstellend, und daher wird es die erste Sorge sein müssen, den Strompreis auf ein Niveau zu senken, das dem Landwirt den Antrieb für den Ersatz sonstiger Kraftquellen durch die elektrische geben kann.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die Rationalisierungs- und Mechanisierungsbestrebungen in der estländischen Wirtschaft einen erhöhten Bedarf nach Maschinen aller Art hervorgerufen haben und daß demgemäß für die nächsten Jahre mit einer erhöhten Einfuhr von Maschinen, Werkzeugen usw. zu rechnen ist. S—n.

## Lettland

### Leistungen und Aufgaben der Wirtschaft

Eigenbericht unseres Korrespondenten

Anläßlich der 5-Jahresfeier des Bestehens des autoritären Regimes in Lettland wurde auf 3 Ausstellungen das in den verflossenen 5 Jahren Geleistete der Oeffentlichkeit unterbreitet. In den Räumen der Rigaer Universität befand sich die dem Bauwesen Lettlands gewidmete Ausstellung. Während in dem verflossenen Jahr in den Städten Lettlands 244 Gebäude abgetragen wurden — darunter 102 Wohnhäuser —, sind 2457 neu errichtet, 544 umgebaut und 176 erweitert worden. Von den neuerrichteten Gebäuden waren 1027 Wohnhäuser, während die Umbauten 363 Wohnhäuser und die Anbauten 82 Wohnhäuser betrafen. Unter Berücksichtigung der abgetragenen Baulichkeiten ergibt sich demnach, daß 1938 in den Städten Lettlands insgesamt 925 Wohnhäuser hinzukamen, ferner 17 öffentliche Gebäude, 90 Fabriken und Werkstätten, 39 Handels- und Verkehrsgebäude und 1142 Wirtschaftsgebäude.

## Finnland

**Neuer Flughafen in Kemi.** Nach Fertigstellung des Flughafens in Kemi wurde eine neue finnische Inlandsfluglinie Helsinki—Kemi am 18. 6. eröffnet. Die Flugzeit beträgt 4½ Stunden mit Zwischenlandungen in Tampere, Oulu und Wasa. Damit dürfte Kemi der zur Zeit nördlichste europäische Zivilflughafen sein. Die geplante Verlängerung der Linie bis nach Petsamo am Eismeer ist von der Fertigstellung des dortigen Flughafens abhängig, welche kaum mehr in diesem Jahre zu erwarten ist.

**Luftfahrtabkommen mit Polen.** Mit Verordnung vom 2. 6. 39 tritt ein finnisch-polnisches Luftfahrtabkommen in Kraft, nach dem beide Länder ihre Einwilligung zur Unterhaltung eines Flugverkehrs auf der Linie Helsinki—Warschau und umgekehrt gegeben haben. Das Abkommen ist bis zum 31. 12. 48 gültig und kann nach dem 31. 12. 43 abgeändert werden. Nach diesem Zeitpunkt gilt das Abkommen immer stillschweigend auf je 5 Jahre als verlängert, sofern es nicht von einem der Vertragspartner zwei Jahre vor Ablauf gekündigt wird.

## Lettland

**Unterstützungsmaßnahmen für die Landwirtschaft.** Finanzminister Waldmanis hat dem Ministerkabinett den Vorschlag unterbreitet, der staatlichen Genossenschaft „Turiba" aus dem Rationalisierungsfonds eine größere Geldsumme zur Verfügung zu stellen, die dazu verwandt werden soll, den kooperativen landwirtschaftlichen Organisationen den Einkauf von Erdöl für den Betrieb von Traktoren zu erleichtern. Hierbei sollen vom Staat für jedes verbrauchte kg Erdöl 2,5 Santim als Zuschuß gezahlt werden. Dadurch werden die Betriebsausgaben für Dieseltraktoren herabgesetzt, was insofern von großer Bedeutung ist, als zurzeit die Anzahl der Dieseltraktoren im starken Anwachsen begriffen ist. Der Vorschlag des Finanzministers geht davon aus, daß auf jeden in der Landwirtschaft befindlichen Dieseltraktor mit Hilfe der staatlichen Zuschüsse ein Verbrauch von etwa 4000 kg Erdöl im Jahr entfallen wird.

**Unterstützung der Fischerei für den Erwerb von Motoren.** Der Landwirtschaftsminister bestätigte die Bedingungen der Allgemeinen Landwirtschaftsbank über die Ausreichung von Darlehen zum Erwerb von Bootsmotoren für die Fischerei. Das Darlehen darf bis zu 80% des Kauf-

preises des Motors betragen, ist innerhalb von 5 Jahren zurückzuzahlen und mit 4,5% zu verzinsen. Dem Gesuch um Gewährung des Darlehens ist eine Bescheinigung beizufügen, daß der Gesuchsteller sich einer Fischereigenossenschaft angeschlossen hat, der er seinen gesamten Fang zu verkaufen gewillt ist. 20% des Wertes dieses Verkaufs hält die Genossenschaft zur Tilgung des Darlehens ein und führt sie der Bank ab.

**Das Flachsgeschäft im Aufstieg.** Die lettische Flachsmonopolverwaltung hat im Juni weitere Verkäufe an irische und schottische Spinnereien getätigt. Es handelt sich dabei allerdings um keine großen Mengen. Zweifellos verfügt Lettland nur noch über recht geringe Restvorräte von unverkauftem Flachs, da in der ersten Hälfte 1939 eine sehr bedeutende Steigerung in der Ausfuhr zu verzeichnen gewesen ist. Insgesamt belief sich die Flachsausfuhr Lettlands im ersten Halbjahr 1939 auf 11 872 t gegenüber 4 665 t in derselben Zeit des Vorjahres. Die Flachsausfuhr Lettlands hat sich demnach in der Berichtszeit mehr als verdoppelt. Diese ungewöhnlich starke Steigerung steht selbstverständlich in erster Linie im Zusammenhang damit, daß Sowjetrußland seit dem Herbst 1938 keine Flachsverkäufe mehr getätigt hat, wodurch auf dem Weltmarkt eine starke Verknappung des Angebots eingetreten ist. Besonderen Nutzen aus dieser Situation hat die lettische Flachsmnopolverwaltung gezogen, die zu ansteigenden Preisen fast ihre gesamten Bestände verkaufen konnte.

Die Flachsausfuhr Lettlands verteilt sich im ersten Halbjahr 1939 nach den wichtigsten Bezieherländern wie folgt (alles in t; in Klammern diie entsprechenden Vergleichszahlen für das erste Halbjahr 1938): England 5 613 (2 954), Schweden 2 450 (762), Finnland 1 060 (213), Frankreich 965 (50), Deutschland 860 (451), Belgien 400 (163), Italien 149 (33) usw. Wie aus diesen Zahlen ersichtlich, steht England als Käufer lettischen Flachses weitaus an erster Stelle, wobei die englischen Bezüge im ersten Halbjahr 1939 um mehr als die Hälfte gestiegen sind. Indessen zeigen auch die lettischen Flachslieferungen nach Deutschland eine relativ starke Steigerung.

**Die Holzverwertung in Lettland.** Von den in diesem Jahre in Lettland zur Verfügung stehenden Holzmengen werden 170 000 cbm in der Industrie verwertet. Unter anderem werden 80 000 cbm in den Sperrholzfabriken und 15 000 cbm Espenholz in den Zündholzfabriken verarbeitet werden. An die lettländischen

Eine zweite Ausstellung, die „Allgemeine 5-Jahres-Leistungsschau des erneuerten Lettlands" bot ein allgemeines Bild über die in der angegebenen Zeitspanne erfolgten Entwicklung, und die dritte Ausstellung in Mitau (Jelgava), dem Sitz der Landwirtschaftskammer, war der Landwirtschaft des Landes gewidmet. Sie stand ganz im Zeichen der Rationalisierung und Mechanisierung, des Feldzuges zur Steigerung der Ernteerträge und der erhöhten Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft. Der Landwirtschaft ist es gelungen, die bearbeitete Anbaufläche, die Ernte, die Zahl des Viehs und auch die Einkünfte der Landwirte zu steigern. Ueber die Entwicklung der Anbaufläche gibt folgende Uebersicht Aufschluß:

| Anbaufläche in 1000 ha | 1929/1933 | 1934/1938 |
|---|---|---|
| Roggen (Sommerung und Winterung) | 246,7 | 274,5 |
| Weizen (Sommerung) | 30,3 | 64,8 |
| Weizen (Winterung) | 59,0 | 73,0 |
| Gerste | 182,5 | 184,4 |
| Hafer | 315,2 | 331,1 |
| Gemengsel | 62,3 | 75,2 |
| Erbsen | 37,2 | 39,4 |
| Kartoffeln | 96,1 | 123,2 |
| Zuckerrüben | 6,1 | 13,8 |
| Leinen | 44,5 | 63,3 |

Auch die Ernte ist im Laufe dieser Jahre beachtlich gestiegen, bei Roggen um 32,6%, bei Weizen um 52,3%, Hafer 13,8%, Kartoffeln 35,1%, Zuckerrüben 180,7%, Leinsaat 28,3% und Leinenfaser um 37%. In diesem Jahre sind allerdings die Aussichten auf eine gute Ernte nicht besonders groß.

Wie die Anbaufläche, so ist auch der Viehbestand in den Jahren 1934 bis 1938 im Vergleich zu den Jahren 1929 bis 1933 stark vermehrt. So stieg die Zahl des Hausviehs um 140 000 Stück (12,8%), Schweine um 190 000 Stück (33,5%), Schafe um 360 000 (37,5%), Geflügel um 1 200 000 Stück (41,9%). Der Vollmilchertrag ist von 1 487 000 t im Jahre 1934/35 auf 1 668 000 t im Jahre 1937/38 gestiegen. Den Molkereien wurden im Jahre 1934 an Milch 450 000 t geliefert, 1938 waren es bereits 725 800 t. Das bedeutet eine Steigerung von 61,3%. In den Jahren 1934/38 ist die durchschnittliche jährliche Fleischproduktion um 30 000 t (22,2%), die Wollproduktion um 820 t (52%) und der Honigertrag um 1000 t (76,8%) im Verhältnis zu den Jahren 1929/1933 gestiegen. Die Steigerung der Milch- und Butterproduktion hält auch in diesem Jahre an. In den ersten 5 Monaten des Jahres stieg die Buttererzeugung Lettlands nach den Mitteilungen der staatlichen Exportkontrolle für Molkereierzeugnisse um 431 589 kg oder 5,01% gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres. Das bedeutet eine Steigerung von 8 607 178 kg auf 9 038 767 kg. Der Anstieg ist in den letzten Monaten noch stärker, als aus diesen Zahlen ersichtlich ist. So lag im Mai d. J. die Ausfuhr von Exportbutter um 16% über der des Vergleichsmonats im Vorjahre. Im Mai gingen ungefähr drei Viertel des gesamten Butterexportes nach England und nur ein Viertel nach Deutschland.

Die Sorge um die Förderung der Landwirtschaft hält weiterhin an. So wurde am 15. Juni im Staatsanzeiger ein Gesetz veröffentlicht, demzufolge das Finanzministerium ermächtigt wird, den Spar- und Vorschußgesellschaften der Landwirte, Fischer und Arbeiter Zuschüsse bis zum Gesamtbetrag von 500 000 Pfd. Sterl. zur Auffüllung des Grundkapitals dieser Gesellschaften zu gewähren. Um das Land mit Arbeitskräften zu versehen, wurde die Arbeitszentrale geschaffen und bestimmte Einschränkungen in Bezug auf Einstellung von Arbeitskräften erlassen (vergl. Nr. 10 und Nr. 11 des „Ostsee-Handel").

Im Sinne der Rationalisierung und Mechanisierung der Landwirtschaft ist auch die Verbindlichkeitserklärung für Eggen- und Pumpenstandarde zu werten. Von anderen verbindlichen Standarden wären noch die für Schreibhefte und Notizbücher zu nennen. Während die letztgenannten sich lediglich auf die Binnenwirtschaft beziehen, dürften die vom „Institut zur Rationalisierung der Wirtschaft" erlassenen Bestimmungen über die Standardisierung von Sperrplatten auch stark das Ausland inter-

essieren. Diese Normung wird ab 1. Oktober d. J. obligatorisch sein, und von dieser Zeit an dürfen die Sperrholzfabriken nur noch solche Fourniere produzieren, auf Lager halten und den Käufern anbieten, die in ihren Ausmaßen, ihren mechanischen Eigenschaften, der Leimung, der Verarbeitung und Qualität den genormten Vorschriften entsprechen. Sperrholz, das diesen Vorschriften nicht entspricht, darf nur auf Grund einer besonderen Bestellung hergestellt werden, wobei mit Ausnahme derjenigen Fälle, in denen sich die Produktion nur durch die Ausmaße vom Standard unterscheidet, eine jeweilige besondere Genehmigung des Handels- und Industriedepartements beim Finanzministerium nötig ist. Das nach den Standarden hergestellte Sperrholz wird durch einen Stempel oder aufgeklebte Papiere gekennzeichnet, aus denen Qualität, der lettländische Ursprung, der genormte Standard und die Herstellerfirma ersichtlich sind. Die Sperrholzindustrie hat in den ersten 4 Monaten 1939 insgesamt 19348 t im Werte von 6,3 Mill. Pfd. Sterl, gegenüber 16099 t im Werte von 6,6 Mill. Pfd. Sterl. in den ersten 4 Monaten des Vorjahres exportiert. Die Sperrholzausfuhr betrug

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1934: | 36400 t | im Werte | von | 8,3 | Mill. | Pfd. | Sterl. |
| 1935: | 44200 t | „ | „ | 9,7 | „ | „ | „ |
| 1936: | 47600 t | „ | „ | 13,0 | „ | „ | „ |
| 1937: | 56900 t | „ | „ | 22,3 | „ | „ | „ |
| 1938: | 52900 t | „ | „ | 20,3 | „ | „ | „ |

Im allgemeinen kann man sagen, daß die Sperrholzindustrie ihre Position behauptete. Während aber im Vorjahre Deutschland als Abnehmer sogar vor England rangierte, nimmt England in diesem Jahre vorläufig mehr als die Hälfte der gesamten Sperrholzproduktion auf; Deutschland folgt erst an siebenter Stelle hinter Holland, Belgien, Dänemark, Argentinien und Indien.

Die starke Besserung der Lage auf dem Holzmarkt hat in den Ausfuhrziffern allerdings noch nicht den entsprechenden Ausdruck gefunden. Diesen Ziffern gemäß betrug der Wert der in den ersten 4 Monaten zur Ausfuhr gelangten Sägeware und des Rundholzes 9,7 Mill. Pfd. Sterl. gegenüber den Vergleichsmonaten des Vorjahres von 12,5 Mill. Pfd. Sterl. und 17,2 Mill. Pfd. Sterl. im Jahre 1937.

Auf dem Gebiete des Außenhandels ist es im Laufe der letzten Jahre gelungen, sowohl die Umsätze zu steigern als auch die Handelsbilanz zu aktivieren. Das Jahr 1938 verzeichnete zwar mit einem Außenhandelsumsatz von 454,5 Mill. Pfd. Sterl. und einer vollständig ausgeglichenen Handelsbilanz einen bestimmten Rückschlag, was in der Hauptsache auf den Rückgang des Holzexportes zurückzuführen ist. Dagegen brachten die ersten 4 Monate des Jahres 1939 nicht nur eine Umsatzsteigerung, sondern auch ein für die ersten Monate des Kalenderjahres außergewöhnliches Aktivsaldo. Dieses wurde durch eine Ausfuhrsteigerung von 57,1 Mill. Pfd. Sterl. in den ersten vier Monaten des Jahres 1938 auf 75,8 Mill. Pfd. Sterl. in derselben Zeit des Jahres 1939 erzielt. Die Einfuhr überstieg mit 72,2 Mill. Pfd. Sterl. nur in geringem Maße die Ziffern des Vorjahres. Die größte Ausfuhrsteigerung brachte der Export von lebenden Schweinen. 67404 Stück im Werte von 10,2 Mill. Pfd. Sterl. gegenüber den ersten 4 Monaten des Jahres 1938 mit 40935 im Werte von 5,2 Mill. Pfd. Sterl. Desgleichen ist die Flachsausfuhr von 3626 t im Werte von 5,4 Mill. Pfd. Sterl. auf 10140 t im Werte von 15,9 Mill. Pfd. Sterl. gestiegen.

Die Handelsumsätze mit Deutschland sind in den ersten 4 Monaten gestiegen, die Ausfuhr in größerem Maße als die Einfuhr, was durch den Clearingausgleich bedingt wurde. In noch größerem Maße sind aber Ein- und Ausfuhr mit England gestiegen. Eine Vergrößerung der Einfuhr aus Deutschland ist infolge der Ende d. J. in Kraft getretenen Zollermäßigungen auf verschiedene Textilien, Trikotagen, Posamentierwaren, Farbstoffe, Jagdgewehre usw. zu erwarten. Neben dem Wunsche eines Entgegenkommens dem wichtigsten Handelspartner gegenüber, dürfte bei dieser Zollermäßigung die Absicht mitgesprochen haben, den Abbau mancher zu sehr in die Breite gegangenen Industriezweige in die Wege zu leiten. Die Industrieproduktion ist im Jahre 1938 im Vergleich mit den Jahren 1930/33 um 78% gestiegen. Die Zahl der in der Industrie

Holzhändler werden in diesem Jahre 350000 cbm Holz aus den Wäldern verkauft werden, wogegen für die landwirtschaftlichen Bedürfnisse mehr als 2 Millionen cbm vorgesehen sind.

**Besichtigung von Landmaschinenfabriken im Auslande.** Das lettische Landwirtschaftsministerium hat eine besondere aus Spezialisten bestehende Kommission nach Deutschland, Frankreich und Belgien entsandt, welche sich in diesen Ländern mit den neuesten Landmaschinen bekannt gemacht hat. Die Kommission stattete in Deutschland den Schütte-Lanz-Werken einen Besuch ab, wo sie die neuesten Traktormodelle besichtigte und sich die letzten Typen von Mäh- und Dreschmaschinen vorführen ließ. Sie weilte u. a. auch in den Städten Mannheim und Zweibrücken, wo sie die dort befindlichen Werke für die Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen besichtigte. In Belgien und Frankreich machte sie sich mit den Arbeitsmethoden der Flachsbearbeitung bekannt und ließ sich auch hier die neuesten Modelle vorführen. In diesem Zusammenhang ist damit zu rechnen, daß von seiten des lettischen Landwirtschaftsministeriums Maschinenbestellungen im Auslande vergeben werden.

**Brückenbau in Windau.** Da die alte Holzbrücke über die Windau in der Stadt Windau den gestiegenen Verkehrsanforderungen nicht mehr entspricht, hat das lettische Chaussee- und Wegedepartement beschlossen, die Brücke abzureißen und an deren Stelle eine neue zu errichten. Das entsprechende Projekt ist bereits ausgearbeitet worden. Die Kosten für den Brückenbau werden mit 1,5 Mill. Lat veranschlagt, von denen bereits 300000 Lat in das Budget des Verkehrsministeriums für das nächste Jahr aufgenommen werden.

## Litauen

**Rückgang des litauisch-schwedischen Geschäfts.** Das litauisch-schwedische Geschäft stößt in letzter Zeit auf Schwierigkeiten. Einerseits wird die Einfuhr von Waren aus Schweden nach Litauen infolge der für Litauen passiven Handelsbilanz eingeschränkt, andererseits ist der Absatz litauischer Waren auf dem schwedischen Markt wegen der höheren litauischen Preise sehr schwierig. Um den litauisch-schwedischen Warenaustausch zu fördern, ist in Schweden eine Gesellschaft „Export Trade" A.B. gegründet worden. Jedoch kann diese Gesellschaft ebenfalls nur mit Hilfe von Zuschüssen arbeiten. Infolge dieser Umstände

schränkt Litauen den Bezug von Maschinen aus Schweden ein. Den Ausfall der Maschineneinfuhr aus Schweden soll die Einfuhr aus anderen Ländern ersetzen.

**Gesetzliche Regelung der Ausfuhr.** Das litauische Finanzministerium hat nunmehr das vor einiger Zeit angekündigte Gesetz zur Regelung der Ausfuhr endgültig fertiggestellt und den zuständigen Stellen zur Kenntnisnahme zugeleitet. Das Gesetz sieht vor, daß zur Regelung der gesamten Ausfuhr ein spezielles Komitee eingesetzt wird, das an der Industrie- und Handelskammer besteht und dem Finanzminister direkt unterstellt ist. Das Exportkomitee wird den Export aller Produkte zu überwachen und zu regeln haben. Es wird aus je einem Vertreter des Finanzministeriums, des Landwirtschaftsministeriums, des Außenministeriums, der Handels- und Industriekammer und der Landwirtschaftskammer bestehen. Das Exportkomitee wird berechtigt sein, Verfügungen und Bestimmungen zur Regelung des Exportes zu erlassen. Ferner wird auf Grund dieses Gesetzes eine Besteuerung der Exporteure eingeführt werden. Die Exportsteuer darf nicht mehr als 5% des Wertes der ausgeführten Waren betragen. Außer der Exportsteuer können noch zusätzliche Steuern bei der Ausfuhr nach Ländern, die einen höheren Gewinn als gewöhnlich einbringen, erhoben werden. Die Exportsteuer dient in erster Linie zur Deckung der Ausgaben des Komitees und wird an die Staatskasse abgeführt. Für Nichtbefolgung der Verfügungen des Exportkomitees sind Strafen bis zu 10000 Lit vorgesehen. Man rechnet damit, daß die Annahme des Gesetzes noch vor dem Herbst erfolgen wird.

**Um die Gründung einer Zellstoffabrik.** Seit einiger Zeit beschäftigen sich die litauischen Wirtschaftskreise mit der Frage der Gründung einer Zellstoffabrik. Nach der Rückgliederung des Memelgebiets bleibt das Rohmaterial, das früher der Memeler Zellstoffabrik geliefert worden ist, in Litauen zurück. Diese Rohstoffe sollen nun in der zu errichtenden Fabrik verarbeitet werden. Wie verlautet, soll sich an der Gründung auch die litauische Regierung beteiligen.

**Ergänzung des Devisengesetzes.** Wie verlautet, hören die Devisenspekulationen in Litauen immer noch nicht auf. Litauischen Pressemeldungen zufolge soll nun das Devisengesetz in der Hinsicht ergänzt werden, daß die aus dem Auslande kommenden Touristen sowie privaten Reisenden die eingeführten Beschäftigten ist von 71700 im Jahre 1933 auf 110500 im Jahre 1938, d. h. um 54% gewachsen. Die Zahl der Beschäftigten stieg von Jahr zu Jahr und erstmalig 1939 konnte ein Rückgang der in der Industrie beschäftigten Arbeiter und Angestellten festgestellt werden. Am 30. April 1939 waren in den Krankenkassen 109626 Personen gemeldet, die in der Industrie tätig sind, gegenüber 110430 am 30. April 1938. Inwiefern es sich bei der Verringerung der Industriearbeiterzahl um zeitweilige Erscheinungen oder um einen Erfolg der diesbezüglichen Regierungspolitik, die das Freiwerden von Arbeitskräften für die Landwirtschaft als eine ihrer Hauptaufgaben betrachtet, ist vorläufig schwer festzustellen.

## Litauen — Deutschlands Stellung auf dem Landmaschinenmarkt

Im Zusammenhang mit der von der litauischen Regierung seit einigen Jahren betriebenen Mechanisierung und Intensivierung der Landwirtschaft hat die Einfuhr von Landmaschinen und Geräten von Jahr zu Jahr zugenommen. Die Einfuhr dieser Maschinen erreichte im Jahre 1930, vor Ausbruch der Wirtschaftskrise, den Höchststand mit 5,06 Mill. Lit; sie ging dann in den späteren Jahren bis auf 1,5 Mill. Lit 1936 zurück, wonach ein neuer Aufstieg einsetzte. Im Jahre 1937 wurden allein an landwirtschaftlichen Betriebsmaschinen 1245 t für 3,64 Mill. Lit, an Landmaschinen 1733 t für 2246 Mill. Lit, an Maschinenteilen 233,6 t für 0,28 Mill. Lit eingeführt. 1938 ist eine noch größere Zunahme festzustellen: die Einfuhr von landwirtschaftlichen Betriebsmaschinen betrug 1432,6 t für 4,5 Mill. Lit, von Landmaschinen 2148,1 t für 2944 Mill. Lit, von Maschinenteilen 127,6 t für 0,23 Mill. Lit.

Was die Beteiligung der Lieferungsländer an der litauischen Landmaschineneinfuhr anbetrifft, so muß festgestellt werden, daß der Rückgang der litauischen Landmaschineneinfuhr in den Jahren der Krisenzeit größtenteils auf Kosten Deutschlands ging, was zum Teil indessen auch auf den damals ausgebrochenen deutsch-litauischen Wirtschaftskrieg zurückzuführen ist. Auf Kosten Deutschlands konnten England, die Tschecho-Slowakei und Sowjetrußland die Landmaschineneinfuhr nach Litauen erhöhen. Aber kurz nach der Unterzeichnung des neuen deutsch-litauischen Handelsabkommens im Jahre 1936 setzte ein Umbruch ein. Während Deutschlands Anteil an der gesamten litauischen Landmaschinen- und Geräteeinfuhr im Jahre 1930 rund 2,2 Mill. Lit betrug und im Jahre 1935/36 einen Tiefstand erreicht hatte, setzte seitdem ein ständiger Aufstieg ein. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht am besten diese Entwicklung.

| | | Landw. Betriebsmaschinen | | Landmaschinen | | Landmaschinenteile | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | to | 1000 Lt | to | 1000 Lt | to | 1000 Lt |
| 1935 | Gesamteinfuhr | 1078,1 | 2256,3 | 774,0 | 824,6 | 145,9 | 152,7 |
| | Aus Deutschland | 120,2 | 333,6 | 4,0 | 14,7 | 118,0 | 106,1 |
| 1936 | Gesamteinfuhr | 442,4 | 1425,6 | 714,3 | 1019,2 | 82,7 | 136,0 |
| | Aus Deutschland | 91,9 | 317,6 | 19,7 | 36,6 | 30,2 | 55,2 |
| 1937 | Gesamteinfuhr | 1245,0 | 3642,9 | 1733,0 | 2246,6 | 233,6 | 288,3 |
| | Aus Deutschland | 576,9 | 1808,8 | 193,3 | 385,2 | 165,7 | 184,6 |
| 1938 | Gesamteinfuhr | 1432,6 | 4576,9 | 2148,1 | 2944,9 | 127,6 | 231,7 |
| | Aus Deutschland | 634,8 | 1874,3 | 286,9 | 548,6 | 67,8 | 134,9 |

Die Entwicklung auf dem litauischen Landmaschinenmarkt zeigt deutlich, daß Deutschland verschiedene Positionen wieder zurückgewonnen hat. Im Jahre 1939 dürfte der Anteil Deutschlands an der litauischen Landmaschineneinfuhr noch größer sein, zumal auch der Anteil der früheren Tschecho-Slowakei mit einbegriffen sein wird. Es ist interessant festzustellen, daß sogar während der Krisenjahre die Einfuhr von Landmaschinenteilen aus Deutschland keine Unterbrechung erfahren hat, was darauf zurückzuführen ist, daß in Litauen größere Mengen land-

wirtschaftlicher Maschinen aus den früheren Jahren vorhanden waren, für die Ersatzteile benötigt wurden.

Es ist damit zu rechnen, daß mit der Zeit der Bezug von Landmaschinen sich immer mehr auf Schweden und Deutschland verlagern wird. Aus Deutschland werden größtenteils Getreide- und Grasmäher, Drillmaschinen, Saatreinigungs- und Dreschmaschinen bezogen, während aus Schweden verschiedene landwirtschaftliche Geräte und besonders Rübenschneider, Separatoren u. a. Maschinen eingeführt werden.

Während der Krisenjahre und des Wirtschaftskrieges mit Deutschland entwickelte sich in Litauen die einheimische Landmaschinenindustrie, so daß jetzt verschiedene kleinere Landmaschinen, wie Dreschmaschinen, Pflüge und Eggen im Lande selbst hergestellt werden. Es sind dies keine eigenen Typen, sondern vielmehr nachgeahmte Modelle. Fabriken in den Kreisstädten Schaken, Mariampol und Schaulen sowie eine größere Fabrik in Kowno betreiben jetzt sehr intensiv die Herstellung dieser landwirtschaftlichen Gebrauchsartikel.

Neben der Einfuhr landwirtschaftlicher Betriebsmaschinen nach Litauen nimmt auch die Einfuhr von Molkereimaschinen einen großen Platz ein. Es ist nicht zu übersehen, daß in Litauen in den letzten Jahren die Molkereiwirtschaft von der zentralen Molkereigenossenschaft „Pienocentras" sehr stark gefördert worden ist. Jährlich wurden bis 10 größere Molkereien und etwa 100 Separatorenstationen eingerichtet.

Die Einfuhr von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten der letzten Jahre hat aber den großen Landmaschinenhunger in Litauen noch bei weitem nicht stillen können. Der Bedarf an Landmaschinen wird noch von Jahr zu Jahr dadurch gesteigert, daß sich ein Mangel an Arbeitskräften immer stärker bemerkbar macht und infolgedessen eine Mechanisierung der landwirtschaftlichen Arbeiten notwendig wird. Die in den früheren Jahren im ausreichenden Maße zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte hat die junge litauische Industrie allmählich aufgesogen. Nun sind die litauischen landwirtschaftlichen Betriebe, deren Zahl 287 400 beträgt, nicht immer in der Lage, die Neuanschaffungen zu bezahlen. Es darf nicht vergessen werden, daß von diesen litauischen landwirtschaftlichen Betrieben kaum 1 600 zu Großbetrieben zählen. Der Staat hat aber in diesem Falle dadurch Abhilfe geschaffen, daß er durch Gewährung von Zuschüssen und durch Gründung von Genossenschaften die Anschaffung von Maschinen erleichtert. Die litauische Landwirtschaftskammer zahlt z. B. Zuschüsse, die bis 30 und 50% des Wertes betragen, bei der Anschaffung von Saatenreinigungsstationen, Flachsbearbeitungsstellen und Dorfziegeleien. Außerdem wird die Anschaffung von Traktoren durch Genossenschaften erleichtert, die für ganze Dörfer und Kreise einen Traktor oder einen Dreschsatz erwerben und sie für ein geringes Entgelt den Landwirten zur Benutzung zur Verfügung stellen. Durch die Schaffung besserer Abzahlungsbedingungen würde der Absatz von Landmaschinen in Litauen noch größer werden. Wie groß der Bedarf an Landmaschinen ist, zeigen die Berechnungen der litauischen Landwirtschaftskammer über den Bedarf an totem Inventar bei den landwirtschaftlichen Betrieben. Dieser Bedarf betrug in der Betriebsklasse von 5 bis 10 ha 5,30 Lit je ha, von 10 bis 20 ha 3,87 Lit und in der Klasse von 20 bis 50 ha 3,04 Lit. Der durchschnittliche Bedarf ist auf 3,78 Lit errechnet worden, wobei die Gesamtfläche der landwirtschaftlichen Betriebe in Litauen 4,3 Mill. ha beträgt.

Der Handel mit Landmaschinen in Litauen wird in erster Linie von der litauischen landwirtschaftlichen Großgenossenschaft „Lietukis" betrieben. Maschinen für Molkereien werden durch die Molkereigenossenschaft „Pienocentras" vermittelt. Ueberdies bestehen noch einige Vertretungen deutscher Firmen. Die „Lietukis" hat sich in den früheren Jahren sehr stark auf sowjetrussische Maschinen eingestellt. Der von dieser Genossenschaft herausgegebene Landmaschinenkatalog wies früher nur sehr selten Abbildungen deutscher Modelle auf. Im Katalog des letzten Jahres ist deutschen Maschinen ein größerer Raum gewidmet. In Anbetracht dessen, daß sich die deutschen Maschinen durch ihre Qualität und unkomplizierte Bedienung gegenüber den anderen bisher sehr gut durchgesetzt haben, bietet der litauische Landmaschinenmarkt für die deutschen Lieferanten gute Zukunftsaussichten. O. E.

visen registrieren lassen müssen. Beim Verlassen Litauens werden sie den Beweis erbringen müssen, daß sie die in Litauen zurückgelassenen Devisen an die Bank von Litauen abgeliefert und nicht an Privatpersonen verkauft haben. Damit will man dem Aufkauf von Devisen von ausländischen Touristen und privaten Reisenden ein Ende bereiten.

**Arbeitsdienst baut eine Eisenbahnstrecke.** Mit Hilfe des von der litauischen Regierung beschlossenen freiwilligen Arbeitsdienstes wird dieser Tage der Bau der Eisenbahnlinie von der Hauptstrecke bis zum litauischen Fischerhafen Schwentoji begonnen werden. Die ganze Linie wird etwa 12 km lang sein. Der freiwillige Arbeitsdienst wird in diesem Jahre 3 km der Eisenbahnstrecke errichten. Die Organisation des freiwilligen Arbeitsdienstes ist einem speziellen Komitee übertragen worden.

## Polen

**Heranbildung von Fachleuten für den Außenhandel.** Eine vom Minister für Industrie und Handel für die Schulung von Fachleuten berufene Kommission wird im September 1939 die Zuweisung von Volontärstellen auf dem Gebiete des Außenhandels vornehmen. Solche Volontärstellen werden im Inlande bei Firmen und Institutionen für den Außenhandel in Warschau: Gdingen und in den Industriezentren eingerichtet werden. Die Bewerber für Volontärstellen im Auslande, die eine Ergänzung der Praktikantenstelle im Inlande darstellen, erhalten rückzahlbare Stipendien, die sich auf 150 Zl. monatlich im Inlande und auf 75% des Gehalts eines im Angestelltenverhältnis stehenden polnischen Konsularbeamten im betreffenden Lande stellen. Voraussetzung für die Zuweisung einer Praktikantenstelle im Auslande an Bewerber, die das 28. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, ist Kenntnis von 2 Fremdsprachen, Absolvierung von wirtschaftlichen und Handelsstudien und Ableistung des Militärdienstes.

**Polens Handelsbeziehungen mit dem Fernen Osten.** Polens Handelsbeziehungen mit Mandschukuo beschränken sich seit der Errichtung dieses Staates auf gelegentliche Transaktionen in Ein- und Ausfuhr, wobei Polen Soja- und Pferdebohnen, Därme, Magnesit und Speckstein bezieht. Da ein Handelsabkommen zwischen Polen und der Mandschurei nicht besteht, ist eine genaue Prüfung der Ausfuhr Polens nach diesem Lande nur schwer möglich, weil sowohl japanische

als auch nicht polnische Vermittlerfirmen polnische Erzeugnisse nach Mandschukuo bringen. Polen hofft in Mandschukuo Eisen und Stahl, Maschinen, Werkzeuge, Hopfen und Zuckerrübensamen absetzen zu können.

**Polen vor neuen Wirtschaftsverhandlungen.** Der polnische Handelsminister Roman hat bei seiner Anwesenheit in den Vereinigten Staaten im Mai d. J. mit den amerikanischen Stellen Besprechungen wegen einer Erneuerung des polnisch-amerikanischen Wirtschaftsabkommens aufgenommen. Der polnisch-amerikanische Handelsvertrag wurde am 15. Juni 1931 in Washington geschlossen und zwei Jahre später in Kraft gesetzt. Da er sich automatische jeweils um ein Jahr verlängert, ist eine Kündigung sechs Monate vor Ablauf erforderlich. Wie nun verlautet, werden die Verhandlungen wegen des Abschlusses eines neuen Vertrages im Herbst d. J. aufgenommen werden. Die polnischen am Außenhandel beteiligten Stellen sind bereits beauftragt worden, die erforderlichen Unterlagen für diese Verhandlungen bereitzustellen. Von polnischer Seite wird erwartet, daß es gelingen wird, im neuen Abkommen für die Ausfuhr polnischer industrieller Erzeugnisse Zugeständnisse zu erhalten. Der Warenaustausch ist bisher ziemlich einseitig. Etwa zwei Drittel der gesamten polnischen Ausfuhr bezieht sich auf Dosenschinken und Fleischkonserven. Polen bezieht aus Amerika in der Hauptsache Baumwolle. Die Handelsbilanz war im letzten Jahre für Polen mit 95 Mill. Zl. passiv. Eine Ausweitung der Möglichkeiten für die polnische Ausfuhr würde sich auch auf die polnische Produktion belebend auswirken. — Zwischen Polen und Litauen sollen noch im Laufe dieses Monats Verhandlungen wegen einer Abänderung des polnisch-litauischen Handelsabkommens aufgenommen werden, da durch die Eingliederung Memels in das Reichsgebiet sich eine Veränderung der Wirtschaftslage Litauens ergeben hat.

## Schweden

**Luftverkehr zu den Olympischen Spielen.** Nicht weniger als 3000 Plätze wurden bis jetzt bei der schwedischen Luftfahrtgesellschaft Aerotransport für Luftreisen nach oder von den Olympischen Spielen, die nächstes Jahr in Helsingfors stattfinden, belegt. Bestellungen sind aus allen Teilen der Welt eingelaufen ,und verschiedene ausländische Wettkämpfer-Mannschaften werden über Stockholm fliegen. Die Aerotransport-Gesellschaft hat soeben einen Flugplan

# Polen

## Der Ölsaatenanbau in Polen

Aus zweierlei Gründen bemüht man sich in den letzten Jahren in Polen, den Anbau von Oelsaaten besonders zu fördern: einmal, um die Einfuhr einzuschränken und den Oelbedarf in größerem Ausmaß als bisher aus dem eigenen Boden zu decken, zum andern, um der Landwirtschaft größere Ertragsmöglichkeiten zu geben, als sie der reine Getreideanbau gibt. Die auch in diesem Jahr eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung des Oelsaatenanbaus zeigen, daß man auf dem eingeschlagenen Wege weiter zu gehen gewillt ist, zumal ja damit auch die ebenfalls angestrebte Steigerung des Anbaus von Spinnfaserpflanzen verbunden ist. Der Verbrauch von Pflanzenölen inländischer Produktion betrug in den einzelnen Jahren des letzten Jahrfünfts: 1934 — 7000 t, 1935 — 14300 t, 1936 — 16200 t, 1937 — 17700 t und 1938 — 23000 t. Eingeführte Pflanzenöle wurden in diesem Zeitraum verbraucht: 1934 — 50900 t, 1935 — 27400 t, 1936 — 18900 t, 1937 — 20200 t und 1938 — 25200 t.

In der Zeitschrift des polnischen Handelsministeriums „Polska Gospodarcza" wurden die Angaben über die Anbauflächen für Oelsaaten im Jahrzehnt 1929/38 veröffentlicht. Aus ihnen läßt sich feststellen, daß Lein und Hanf in der Hauptsache von bäuerlichen Betrieben angebaut werden, dagegen Rips und Raps von landwirtschaftlichen Betrieben mit einer Anbaufläche von mehr als 50 ha. Weiter ist zu beobachten, daß die Gutsbetriebe ihren Oelsaatenanbau entsprechend der herrschenden Konjunktur einrichten. Sind die Aussichten für den Absatz und die zu erzielenden Preise günstiger, so steigt die Anbaufläche für Oelsaaten. In den Jahren der sinkenden Konjunktur 1931, 1932 und 1933 trat dies deutlich in Erscheinung, besonders bei Rips und Raps in den letzten 5 Jahren, in denen für den Oelsaatenanbau besonders geworben wurde und die Regierung sich bemühte, durch Einflußnahme auf die Oelindustrie und durch eine besondere Kreditpolitik den Oelsaatenanbauern einen gewinnbringenden Absatz zu sichern. Nach den Angaben des polnischen Statistischen Hauptamtes wurden den Produzenten in den Kalenderjahren 1934 bis 1938 durchschnittlich für je 100 kg gezahlt (in Zl.):

| | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|---|---|---|---|---|
| Roggen | 13,14 | 12,33 | 13,48 | 22,11 | 17,27 |
| Leinsamen | 35,55 | 34,00 | 32,84 | 41,08 | 41,53 |
| Weizen | 17,83 | 16,11 | 19,32 | 27,59 | 22,96 |
| Rübsamen | 35,12 | 32,41 | 34,19 | 44,98 | 42,42 |

Bei einer solchen Preisspanne zwischen Getreide und Oelsaaten ist es verständlich, daß selbst bei höheren Gestehungskosten der Anreiz zu einem größeren Anbau von Oelsaaten gegeben ist. Durch eine planmäßige Aufklärungsaktion durch die Landwirtschaftskammern und die Genossenschaften wird auf die Vorteile des Oelsaatenanbaus besonders hingewiesen, und der Erfolg zeigt sich augenfällig in der Zunahme der Anbauflächen. Die folgende Tabelle soll dies für den Zeitraum der letzten 5 Jahre veranschaulichen. Es betrug die Anbaufläche in ha für:

| | Flachs | Hanf | Rüb- und Rapssamen |
|---|---|---|---|
| 1934 | 105 900 | 32 400 | 39 000 |
| 1935 | 123 400 | 33 900 | 54 400 |
| 1936 | 133 400 | 33 700 | 55 600 |
| 1937 | 145 700 | 34 300 | 59 200 |
| 1938 | 147 800 | 33 400 | 66 200 |

Diese Zahlen zeigen, daß der Hanfanbau nur geringe Veränderungen erfahren hat, der Anbau von Lein, Rips und Raps dagegen sehr beachtlich zugenommen hat. Aus der veröffentlichten Statistik ist aber auch zu ersehen, daß der Anteil des großen Grundbesitzes am Flachs- und Rübsamenanbau zunimmt. In v. H. der Anbaufläche ausgedrückt stieg der Anteil der landwirtschaftlichen Betriebe über 50 ha am Flachsanbau von 4,6 im Jahre 1934 auf 6,7 im Jahre 1935, 7,6 im Jahre 1936, um dann auf 7,4 im Jahre 1937 und 6,6 im Jahre 1938 abzusinken. Die absoluten Zahlen haben jedoch nur im letzten Jahr einen Rückgang erfahren und sie betrugen für 1934: 4900 ha, 1935: 8200 ha, 1936: 10100 ha, 1937: 10800 ha und 1938: 9600 ha. Der Anteil der bäuerlichen Betriebe betrug in v. H. in den angeführten Jahren 95,4; 93,3; 92,4;

92,6; 93,4 und in absoluten Zahlen der Hektarfläche 101000, 115200, 123300, 134900 und 138100. Wie man sieht, ist die Anbaufläche für Flachs im bäuerlichen Besitz in einer gleichmäßigen Weise von Jahr zu Jahr gestiegen.

Beim Hanf stieg der Anteil des großen Grundbesitzes von 400 ha = 1,2 v.H. der Gesamtanbaufläche im Jahre 1934 auf 1100 ha = 3,3 v.H. im Jahre 1938. Die bäuerlichen Betriebe unter 50 ha Anbaufläche hatten einen Anteil von 98,8 v.H. im Jahre 1934 = 32000 ha, doch sank der Anteil in den folgenden Jahren auf 98,5; 98,2; 97,7 und 96,7 v.H., während in den absoluten Zahlen nur geringe Schwankungen auftraten, denn sie betrugen 1934: 32000 ha, 1935: 33400 ha, 1936: 33100 ha, 1937: 33500 ha und 1938: 32300 ha.

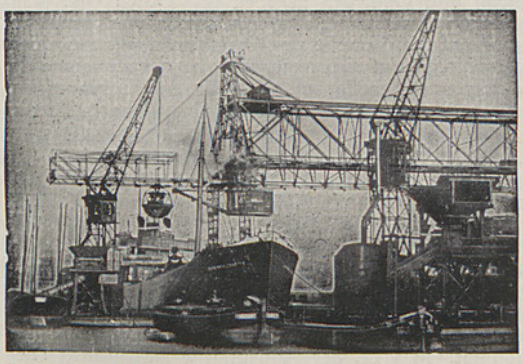
Wie schon erwähnt, wandte sich dem Anbau von Rübsamen und Raps der Großgrundbesitz mehr zu, dessen Anteil am Gesamtanbau von 49,7 v.H. im Jahre 1934 auf 61,6 v.H. im Jahre 1938 anstieg. Die absoluten Zahlen der Anbauflächen (in Klammern der Anteil in v.H.) betrugen für dieses Jahrfünft: 1934: 19400 ha (49,7), 1935: 29600 ha (54,4), 1936: 31200 ha (56,1), 1937: 34000 ha (57,4) und 1938: 40800 ha (61,6). Die Entwicklung bei den bäuerlichen Betrieben war hier anders verlaufen. Zwar stieg die Anbaufläche in jedem Jahre, doch nur in einem geringen Umfange und nicht so sprunghaft wie beim großen Grundbesitz, dafür sank der Anteil am Gesamtanbau, wie dies die folgenden Zahlen erweisen: 1934: 19600 ha (50,3 v.H. der Gesamtanbaufläche), 1935: 24800 ha (45,6), 1936: 24400 ha (43,9), 1937: 25200 ha (42,6) und 1938: 25400 ha (38,4 v.H.).

Das vorstehend gezeichnete Zahlenbild läßt die Linie der Entwicklung deutlich hervortreten. Die Bevorzugung der inländischen Rohstoffe auch für die Oel- und Spinnfasererzeugung sichert der polnischen Landwirtschaft eine aufwärtssteigende Entwicklung und steht in einem gewissen Zusammenhang mit der Strukturwandlung der polnischen Landwirtschaft und des gesamten Wirtschaftsgefüges in Polen.

über den Luftverkehr zwischen Stockholm und Helsingfors während der Olympischen Spiele veröffentlicht. Nach diesem werden auf dieser Route vier Sonderdienste während der Tage vom 1. bis 14. Juli geflogen, außerdem die drei üblichen Flüge, und während der Zeit zwischen dem 15. Juli und dem 8. August wird der Verkehr um zwölf Sonderflüge in beiden Richtungen erweitert. Während des letztgenannten Zeitraumes betreiben die schwedischen und finnländischen Verkehrsgesellschaften diese Linie mit acht Maschinen und werden in der Lage sein, über 500 Fluggäste im Tag von Stockholm nach Helsingfors oder umgekehrt zu befördern.

**27 Mill. Kr. für die Anschaffung von neuem Flugmaterial.** Die Flugverwaltung hat der Regierung jetzt ihren Vorschlag vorgelegt, der die Verwendung der vom Reichstag bewilligten Mittel für Erneuerung des Flugmaterials betrifft. Insgesamt sollen für 27,3 Mill. Kr. neues Flugmaterial beschafft werden. Es entfallen davon 5,5 Mill. Kr. auf Marineflugzeuge, 2,5 Mill. Kr. für andere leichte Bomber, 8,2 Mill. Kr. für Flugzeuge der schweren Bombengeschwader, 4,9 Mill. Kronen auf Motoren und rd. 1 Mill. Kr. für Waffenmaterial verschiedener Art.


HUGO STINNES GMBH
STETTIN SASSNITZ
Tel.-Adr.: Stinnesugo



• Eig. Umschlagstelle in Stettin
In- und ausländische Industrie- u. Bunkerkohlen • • Betriebsstoffe
Schmieröle • •

Drucksachen
für Spedition und Schiffahrt
für Handel und Industrie
für Handwerk und Gewerbe
FISCHER & SCHMIDT • STETTIN
BUCHDRUCKEREI • BUCHBINDEREI • STEINDRUCKEREI
Gr. Wollweberstr. 13 - Fernruf 21665/66




Was nach Mühe und Arbeit die heimische Scholle uns schenkt,
wird durch richtige Kühlung vor dem Verderben geschützt!

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT

4043

# FELDMÜHLE

PAPIER- UND ZELLSTOFFWERKE AKTIENGESELLSCHAFT
ODERMÜNDE BEI STETTIN

Die von der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 1938 festgesetzte Dividende beträgt für die Stammaktien 6%, die abzüglich 10% Kapitalertragsteuer auf die Aktien

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Nr. | 1— 26 000 | über je RM | 300.— |
| " | 26 001— 38 900 | " " | 1000.— |
| " | 89 761—113 426 | " " | 300.— |
| " | 113 427—149 428 | " " | 100.— |

gegen Einlieferung des Gewinnanteilscheines Nr. 17

an unserer Gesellschaftskasse in Berlin,
bei der Berliner Handels-Gesellschaft in Berlin,
bei dem Bankhaus E. Heimann in Breslau,
bei der Commerz- u. Privat-Bank Aktiengesellschaft in Berlin, Breslau,
bei der Dresdner Bank Düsseldorf
bei der Deutschen Bank und Stettin

sofort zur Auszahlung gelangen.

Berlin, im Juni 1939

FELDMÜHLE
PAPIER- UND ZELLSTOFFWERKE AKTIENGESELLSCHAFT
Avé-Lallemant Kellermann

Der Geschäftsbericht 1938 steht Interessenten kostenlos zur Verfügung.

# Eilverkehr auf der Oder

mit modernsten Motorkähnen bei kürzester Fahrzeiten

## Ostreederei G. m. b. H. Stettin

Geschäftsstellen in **Breslau** und **Cosel**
in Verbindung mit

**Oppelner Verlade- u. Lagerhaus-Gesellschaft**
**Albert Koerber m. b. H., Oppeln**

Vertretung in **Maltsch a. O., G. L. Toepffer's Soehne**

**Schnellster Durchfrachten-Verkehr**
**nach und von Ostpreußen,**
**nach und von allen Rheinstationen,**
**nach und von allen Plätzen der Ostsee**

Abfahrten in jeder Richtung 2 bis 3 mal wöchentlich




**Ein schneller, geräumiger und wirtschaftlicher Reisewagen**

- 115 km/Std. Höchstgeschwindigkeit
- 100 km/Std. Autobahn-Dauerleistung
- 8,5 Liter Kraftstoffnormverbrauch
- für 5 Personen bequem Platz
- Ganzstahlkarosse – 32 PS 4 Zyl.-Motor

Hanomag-Automobil-Generalvertretung
Tel. 372 27 **Albert Löser** Bollwerk 4/5

# Hafen- und Schiffahrtsnachrichten

## Der Stettiner Hafen im Monat Juni

Im Monat Juni betrug der Schiffseingang über See 626 Schiffe mit 937 396 cbm NR und der Schiffsausgang 636 Schiffe mit 908 344 cbm NR.

Nach Eingang und Ausgang zergliedert:

| Es führten die Flagge von | Im Eingang Schiffe | Im Eingang cbm NR | Im Ausgang Schiffe | Im Ausgang cbm NR |
|---|---|---|---|---|
| Deutschland | 427 | 597 820 | 442 | 605 678 |
| Dänemark | 89 | 76 306 | 90 | 74 755 |
| Danzig | 1 | 1 705 | 1 | 1 705 |
| Estland | 1 | 3 405 | 1 | 1 079 |
| Finnland | 7 | 18 911 | 7 | 15 555 |
| Griechenland | 7 | 43 279 | 4 | 25 722 |
| Großbritannien | 6 | 38 886 | 5 | 30 269 |
| Italien | 4 | 33 750 | 4 | 34 091 |
| Jugoslavien | — | — | 1 | 7 280 |
| Lettland | 1 | 1 304 | 1 | 1 304 |
| Niederlande | 17 | 28 065 | 15 | 27 079 |
| Norwegen | 15 | 29 254 | 13 | 27 901 |
| Schweden | 51 | 64 711 | 52 | 55 926 |
| | 626 | 937 396 | 636 | 908 344 |

| Im Verkehr mit den Ländern | kamen aus Schiffe | kamen aus cbm NR | gingen nach Schiffe | gingen nach cbm NR |
|---|---|---|---|---|
| Deutsche Häfen | 328 | 348 467 | 291 | 252 597 |
| Afrika | 3 | 21 938 | 1 | 10 747 |
| Amerika | 5 | 34 845 | 1 | 12 386 |
| Belgien | 5 | 8 816 | 2 | 3 054 |
| Dänemark | 119 | 101 538 | 140 | 90498 |
| Danzig | 3 | 10 122 | 22 | 34 547 |
| Estland | 3 | 4 068 | 7 | 10 939 |
| Finnland | 28 | 61 936 | 23 | 52 014 |
| Frankreich | 2 | 9 723 | — | — |
| Griechenland | 1 | 7 023 | 2 | 12 132 |
| Großbritannien | 12 | 41 695 | 8 | 38 771 |
| Italien | 4 | 33 750 | 5 | 41 371 |
| Japan | 2 | 24 078 | — | — |
| Lettland | 10 | 12 546 | 7 | 13 153 |
| Niederlande | 14 | 38 097 | 18 | 34 371 |
| Norwegen | 12 | 19 608 | 13 | 25 154 |
| Polen | 3 | 15 204 | 7 | 28 074 |
| Rußland | 1 | 3 739 | 2 | 7 565 |
| Schweden | 69 | 133 996 | 87 | 240 971 |
| Spanien | 1 | 2 672 | — | — |
| Türkei | 1 | 3 535 | — | — |
| | 626 | 937 396 | 636 | 908 344 |

Umgeschlagen wurden im Monat Juni 1939 insgesamt 707 000 t.
Davon entfallen auf den Eingang 447 000 t
und auf den Ausgang 260 000 t.

## Die neue Linie Stettin-London

Am 6. Mai 1939 ist der seit geraumer Zeit angestrebte Dienst Stettin—London vorläufig in 14tägigen Abständen mit deutscher Tonnage ohne Bedienung von Zwischenhäfen durch die Reederei Gustav Metzler wieder ins Leben gerufen worden. Wie wir erfahren, hat diese junge Linie bereits regen Zuspruch gefunden, womit die Bestätigung gegeben worden ist, daß die Aufnahme dieser Fahrt einer folgerichtigen Einschätzung der Sachlage entsprach. Mit der Uebernahme des Protektorates und der damit sich ebenso für dieses Gebiet wie auch für das angegliederte Sudetenland und die Ostmark sich ergebende Tarifneugestaltung bietet sich gleichzeitig auch für den weiteren Südostraum eine völlig neue Vorfrachtlage. Ein Blick auf die Landkarte genügt, um klar vor Augen zu führen, daß Stettin das Ausfalltor dieses gesamten Gebietes ist. Wenn sich heute die kilometrischen Differenzen oder, klarer gesagt, die kilometrischen Vorteile Stettins zu anderen Hafenplätzen durch zurzeit bestehende Sonderabschlüsse mengenmäßiger Art usw. noch nicht in allen Fällen voll auswirken, so liegt es gerade in der Hand des Verladers, durch verstärkte Einstellung auf die neuen Möglichkeiten seine Verdienstspanne zu erweitern.

Es ist bekannt, daß inzwischen das Projekt einer Kanalverbindung der Donau mit der Oder aus dem Stadium der Planung zum effektiven Bauvorhaben herangereift ist und die Arbeiten in Angriff genommen wurden. Mit der Fertigstellung dieses Kanals werden sich neue bedeutende Verbilligungsmöglichkeiten im Vortransport ergeben. Der Verlader, der sich schon heute mit sich steigernden Mengen jeden tariflichen Vorteil über Stettin sichert, wird mit um so stärkerer Waffe auch auf diesem Transportmittel die günstigsten Tarife erwirken. Alle Sondervergünstigungen für andere Häfen werden es auf die Dauer nicht verhindern, daß das Gut den kürzeren Weg reist.

Der weitsichtige Kaufmann kann daher überzeugt sein, daß bei Unterstützung dieser neuen Linie sich ihm um so eher die Aussicht auf eine Vermehrung der Abfahrten bietet. Gerade in der in 14tägigen Abständen erfolgenden Abfertigung mag mancher Verlader die Hauptschwierigkeit zu einer Umstellung und Ausnutzung der geschilderten Vorteile sehen. Aus diesem Grunde aber sollte jeder Betriebsführer seine Disponenten anweisen, sich der Mühe einer Umstellung auf die neuen Möglichkeiten zu unterziehen, damit termingemäß verfügbare Ladung der neuen Route Stettin—London zugeführt wird. Dadurch wird dieser neuen Verbindung nicht zuletzt zu seinem eigenen Vorteil vielen Wünschen gemäß die Möglichkeit gegeben, die Abfertigungen in kürzeren Zwischenräumen vorzunehmen.

## Wie Gdingen Danzig abwürgt

Die planmäßige Benachteiligung Danzigs durch die polnische Wirtschaft und die Bevorzugung des Gdingener Hafens ist neuerdings aus den Ergebnissen des Schiffsverkehrs im Juni d. J. ersichtlich, die nunmehr vorliegen.

Danach erreichte der Warenumschlag im Gdingener Hafen mit 978 082 t eine Rekordhöhe nahe der Millionengrenze. Im Vergleich zum Juni des Vorjahres mit 710 911 t ist der Warenumschlag um 37,7% gestiegen, im

Mai d. J. waren es 941 043 t. Auf den seewärtigen Umschlag entfielen im Juni 960 594 t (924 753 t im Mai), und zwar auf die Einfuhr 171 350 t (im Mai 153 282 t), auf die Ausfuhr 789 244 t (im Mai 771 470 t). Der Küstenverkehr einschließlich der Freien Stadt Danzig erreichte 3206,5 t (im Mai 2815,3 t), der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen 14 281 t (im Mai 13 475 t). Im ersten Halbjahr 1939 wurden im Gdingener Hafen 5 042 340 t umgeschlagen gegen 4 439 778 t im ersten Halbjahr 1938.

Im Danziger Hafen sind im Juni d. J. 627 Schiffe von insgesamt 451 768 NRT eingelaufen; davon waren 182 Schiffe von zusammen 116 013 NRT beladen. Ausgelaufen sind in der gleichen Zeit 628 Schiffe von insgesamt 455 370 NRT, wovon 437 Schiffe von zusammen 298 271 NRT beladen waren. Aus dem seewärtigen Eisenbahngüterverkehr läßt sich die Benachteiligung Danzigs besonders deutlich erkennen. Denn während im Gdingener Hafen im Eisenbahngüterverkehr im Monat Juni 940 981 t umgeschlagen wurden, belief sich der entsprechende Umschlag in Danzig nur auf 694 549 t.

Immer wieder muß deshalb auf die Verpflichtung der polnischen Regierung hingewiesen werden, die sie in den sogenannten „full-use"-Abkommen vom 5. August und 18. September 1933 übernommen hat; darin wurde vereinbart, daß einerseits der Umschlag des Danziger Hafens in seiner Gesamtheit unter Berücksichtigung von Menge und Güte der Waren nicht unter den Gesamtumschlag Gdingens sinken darf und daß andererseits bestimmte spezifische Danziger Umschlaggüter in festgelegten Mindestmengen umgeschlagen werden. Das Absinken Danzigs gegenüber Gdingen ist hauptsächlich auf die verminderte Einfuhr über Danzig zurückzuführen. Im Juni dieses Jahres betrug die Einfuhr, das heißt im Eisenbahnverkehr der Versand, nur 78 984 t, während sie sich im Juni 1938 noch auf 139 479 t belaufen hatte. Der Rückgang ist zunächst auf die kleinere Einfuhr von Erzen zurückzuführen, die im Juni dieses Jahres nur 74 093 t (im Juni des Vorjahres noch 131 376 t) erreichte; in Gdingen dagegen stieg die Erzeinfuhr von 11 151 t im Juni 1938 auf 55 257 t im Juni 1939 an. Die Einfuhr von Eisen in Danzig betrug diesmal gar nur 20 t gegen 1263 t im Juni 1938; in Gdingen hingegen stieg in den beiden Vergleichsmonaten die Schrottzufuhr von 40 300 t auf 59 405 t und von anderen Gütern von 29 401 t auf 37 171 t. Die Zufuhr von Eisen nach Gdingen erhöhte sich von 17 945 t auf 35 150 t. Insgesamt erhöhte sich die Einfuhr nach Gdingen von 108 431 t auf 175 529 t. Die Ausfuhr dieses Hafens steigerte sich gar von 594 699 t auf 765 452 t; neben einer erhöhten Kohlenausfuhr stieg namentlich die Holzzufuhr mit der Eisenbahn von 33 000 t auf 44 000 t im Juni 1938.

## Neue Eisenbahnfähre Malmö-Kopenhagen?

Der Bau einer neuen Eisenbahnfähre zwischen Malmö und Kopenhagen ist schon lange fällig, denn die noch in Betrieb befindliche alte Fähre ist bereits 40 Jahre alt. Nachdem der Bau einer neuen Fähre aber von Jahr zu Jahr zurückgestellt worden ist, scheint man jetzt ernstlich an die Erneuerung herangehen zu wollen. Unter der Voraussetzung, daß der schwedische Reichstag die Mittel bewilligt — es handelt sich um etwa 2 Mill. Kr. —, soll mit dem Bau der Fähre im Juni nächsten Jahres begonnen werden. Zur Unterstützung der Wünsche der schwedischen Eisenbahn wird angeführt, daß die Deutsche Reichsbahn eine große Motorfähre für den Saßnitz-Trelleborg-Dienst baut.


**Hermann Gehrke Nachfolger**

Seit 1906 — Seit 1906

**Wilhelm Jordan Kommanditgesellschaft**

Drahtanschrift: Hagehrke
Fernruf: S.-Nr. 353 01

**Stettin**

**Bollwerk 4-5 (Oderhof)**

**Spedition · Schiffahrt · Lagerung · Versicherung · Internationale Transporte · Massengutumschlag**

Umschlag von englischen, westfälischen, schlesischen Kohlen sowie sonstigen Brennstoffen, Erzen, Neueisen, Alteisen, Düngemitteln, Mühlenfabrikaten, Getreide, Futtermitteln, Zucker, Holz, Sand, Ton und anderen Massengütern

**Fachmännische Beratung in allen Speditionsfragen**

Befrachtung von Dampf- und Segelschiffen sowie Beschaffung von Seeschiffs- und Kahnraum jeder Art und Größe zu günstigsten Bedingungen, M/S „Wilhelm Jordan"

**Franz Mandt**

Seehafen - Spedition

Tel.: 30001 u. 2 **STETTIN** Draht: „Globus"

Lastzug-Betrieb / Lagerung / Anschluß-Gleis
Kai-Anlage

**Franz L. Nimtz**

**STETTIN, Bollwerk 1**

Tel.: Sammelnummer 350 81

**Bunkerkohlen, Klarierungen**

**Reederei**

## Bukarest wird Donauhafen

Dieser Tage hat die rumänische Regierung durch eine Gesetzesverfügung den Bau eines Kanals von Bukarest unter Benutzung der Dimbovitza nach dem Flusse Argesch und damit zur Donau genehmigt. Mit den Bauarbeiten soll schnellstens begonnen werden. Als Bauherr werden die Städtischen Werke Bukarest (Uzinele Communale Bucuresti) auftreten. Zugleich mit dem Bau des Kanals ist eine Filterstation, eine Pumpstation und die Ausbaggerung der Seenkette von Snagov vorgesehen. Um auch in Trockenzeiten einen genügenden Wasserstand zu gewährleisten, ist weiter vorgesehen, daß auch der Fluß Jalomitza über die Seenkette von Scrovisti dem Kanal zugeführt wird. Die notwendigen Enteignungen sind bereits durch Gesetz genehmigt worden.

Wie in diesem Zusammenhang ferner verlautet, soll der Schiffahrtsweg, der Bukarest über den Argesch mit der Donau verbinden soll, für Fahrzeuge bis zu 600 t ausgebaut werden. Die Bauzeit soll etwa drei Jahre betragen; über die Finanzierung des Unternehmens sind Einzelheiten bisher nicht bekannt.

## Ein weiteres 30000 Tonnen-Dock für Gothenburg

Die Goeta-Werke in Gothenburg, die zurzeit zwei Schwimmdocks von 18000 bezw. 8000 Tonnen besitzen, haben beschlossen, ein weiteres Schwimmdock von 30000 Tonnen zu bauen. Nachdem die zweite Großschiffswerft in Gothenburg, die Eriksbergs mek. Verkstad, schon früher ein ungefähr gleich großes Dock zu bauen beschlossen hat, wird Gothenburg in Zukunft ausreichend Dockmöglichkeiten selbst für die größten diesen Hafen anlaufenden Schiffe erhalten. Jedes dieser beiden Docks wird imstande sein, das größte Schiff der Svenska Amerika-Linie, das in Italien im Bau befindliche ca. 30000 Tonnen große Motorschiff „Stockholm" aufzunehmen. Während die beiden großen schwedischen Werften sich bisher in der Hauptsache mit Neubauten beschäftigten, werden sie in Zukunft auch größeres Gewicht auf das Reparaturgeschäft legen.

## Svenska Lloyd verstärkt Mittelmeerdienst

Nachdem der Svenska Lloyd in den letzten Jahren seine in der Ost- und Nordseefahrt beschäftigte Flotte durch eine ganze Reihe von Neubauten verjüngt und modernisiert hat, kommt jetzt auch die Mittelmeerlinie an die Reihe. Außer dem auf Lindholmens Varv in Gothenburg im Bau befindlichen ca. 2900 Tonnen großen Motorschiff, einem Schwesterschiff des bereits in Dienst gestellten Motorschiffes „Venezia", welches im April 1940 geliefert werden soll, hat die Reederei in diesen Tagen dieselbe Werft mit dem Bau eines weiteren Schiffes dieser Klasse beauftragt, welches im Januar 1941 in Dienst gestellt werden soll. Da diese Schiffe auch für den Fruchttransport bestimmt sind, werden sie mit entsprechenden Maschinenanlagen für eine Fahrgeschwindigkeit von ca. 14 Knoten ausgerüstet, die aber nur dann voll ausgenutzt wird, wenn die Schiffe größere Fruchtpartien als Ladung haben.

## Ausbau des Hafens von Kalundborg

Der Gemeinderat in Kalundborg hat 1430000 Kr. für den Ausbau des Osthafens bewilligt, wo für die Forenede Oliekompani, Kopenhagen, große Tankanlagen errichtet werden sollen. Das Fahrwasser nach Kalundborg wird mit Rücksicht auf die großen tiefgehenden Tankschiffe auf 9 m Wassertiefe ausgebaggert. Auf diese Weise erhält Kalundborg den tiefsten Hafen unter den Provinzhäfen auf Seeland.

## Schiffahrtspläne in Lettland

Während die bisherige Entwicklung der Schiffahrt in Lettland zum wesentlichen Teile auf der Initiative der privaten Unternehmer basierte, hat bekanntlich vor geraumer Zeit die lettländische Regierung verschiedene Maßnahmen zur Unterstützung der lettländischen Schiffahrt erlassen. In diesem Zusammenhang ist jetzt geplant, eine neue große lettländische Schiffahrts-Aktiengesellschaft auf breitester Grundlage zu gründen, an der sich auch die kleineren Sparer beteiligen können. Aus diesem Grunde soll die Höhe der Aktien mit Lats 250,— angesetzt werden. Die Schiffe der neu zu gründenden Reederei sollen zunächst in der Trampschiffahrt Verwendung finden. Wie in diesem Zusammenhang ferner verlautet, sind die Vorarbeiten für die Gründung der neuen lettländischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft bereits in vollem Gange. Man hofft, diese Vorarbeiten bis zu den im September in Lettland stattfindenden „Seetagen" zum Abschluß zu bringen, um die ersten Aktien anläßlich dieser Veranstaltung zur Zeichnung auflegen zu können, wovon man sich gerade zu diesem Zeitpunkt einen besonders guten Erfolg verspricht.

**VEDAG**
**Vereinigte Dachpappen-Fabriken**
Aktiengesellschaft
Betriebe: Stettin, Am Steinbruchhafen 17/18
**Dachpappen-Fabrik und Teerdestillation**
Telefon Sa.-Nr. 353 56

**Richard Löhrke**
Stettin, Kohlmarkt 3 - Telefon 27617
General-Vertretung der **Rheinmetall** Addier-, Rechen-, Schreib- und Fakturiermaschinen

***Dauernde Werbung schafft dauernden Umsatz!***



# Gerade im Sommer



werden Sie es ganz besonders schätzen, wenn alle Speisen frisch und ansehnlich auf den Tisch kommen, wenn Sie sich und Ihre Gäste stets mit einem gut gekühlten Getränk erfrischen können. Ein

## Gas- oder Elektro-Kühlschrank

sichert Ihnen diese Annehmlichkeiten und hilft Ihnen außerdem noch sparen, denn es verdirbt ja nichts! Sie können vorteilhafter einkaufen!

Jede weitere Auskunft — auch über die so bequemen Anschaffungsmöglichkeiten durch unser Finanzierungssystem — erteilen Ihnen alle Mitglieder der Gas- oder Elektro-Gemeinschaft sowie unsere Beratungsstellen.

**Kl. Domstraße 20** für **Gas-Kühlschränke**

**Schulzenstraße 21** für **Elektro-Kühlschränke**

wo Sie die Kühlschränke auch in Betrieb besichtigen können.

## Stettiner Stadtwerke G.m.b.H.

Abt. Gasversorgung Fernruf 31909/10

Abt. Elektrizitätsversorgung Fernruf 35581

# Wo Sie kaufen:

## Bandagen Orthopädie

*Otto Keil*
*Stettin, Gr. Domstr. 12*
*Gegr. 1905, Ruf 366 31*

## Beleuchtungskörper

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

## Berufsbekleidung

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*Ausrüstungshaus*
*„Roter Sand", Stettin,*
*Bollwerk, a. d. Hansabrücke*

*„Rekord"*
*E. Vorsatz, Stettin*
Bollwerk 12, Ecke Mittwochstraße

## Betten

*Betten-Lubs*
*Stettin, Paradeplatz 11*

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

## Büromaschinen

**Büro-Maschinen-Zentrale Wilhelm Müller**
Stettin, Am Königstor 1
Ruf 216 63/64

*Max Genseburg*
Schulzenstr. 33/34 — Ruf 271 74/75
Hauptvertrieb der Continental-Büromaschinen

## Damenkleidung

*Bernhard Goede*
*Stettin, Schulzenstr. 20*

## Damenkleidung

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

## Damen-Mäntel

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*E. Pfeiffer*
*Stettin, Schulzenstraße 30/31*

## Drucksachen

*Erich Mascow*
Stettin, Große Lastadie 76
Ruf 373 60/61

*Otto Pielsch*
*Stettin, Grabower Str. 32*
*Ruf 33838*

## Elektromotoren

*Elmaran*
Elekt. Masch.-Rep.-Anst.
Stettin, König-Albert-Str. 22
Ruf 366 12

## Gardinen

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*A. Steckner*
*Stettin, Kl. Domstr. 11–12*
*Ruf 31269*

## Gaststättenbedarf

*Albert Dettmann*
*Stettin, Heumarkt 7*
*Ruf: 32918*

## Gold / Silberwaren

*Rudi Genth*
Juwelier
Stettin, Breite Straße 53/54
Fernruf 361 27

## Herren- u. Jünglings-Bekleidung

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

## Herren-Ausstattungen

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*Edmund Kühn*
*Stettin, Kl. Domstraße*

## Hüte und Mützen

*Hut-Scheye*
*Stettin, Breite Straße 6*

## Kunsthandlung

*Rich. Schaedel*
*Inh. Max Böhlke*
*Stettin, Am Kohlmarkt*

## Lacke / Farben

*Kurt Bennert*
*Stettin, Schuhstr. 18*
*Ruf 33277*

*E. Stoltenburg*
Stettin, Falkenwalder Str. 9
Pölitzer Str. 58 Ruf 312 83

## Malerarbeiten

*S. Poppe*
Stettin, Langestr. 90
Ruf 335 35

## Möbel

*Möbel Schmidt*
*Stettin, Frauenstr. 32*

*W. Ortmann*
Züllchow, Adolf Hitler-Straße 38/39

## Möbel

*Gleixner & Delonge*
*Stettin, Breitestr. 15*

## Möbelstoffe / Decken

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*A. Steckner*
*Stettin, Kl. Domstr. 11–12*
*Ruf 31269*

## Nähmaschinen

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

## N.S.-Ausrüstung

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*A. Romeike*
Stettin, Aschgeberstr. 3–4
Ruf 362 91

## Porzellan und Glas

*Paul Schlegel*
*Stettin, Luisenstr. 9*

## Schuhe

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*Franz Thiel*
*Stettin, Paradeplatz 8*

## Schokoladen

*Erich Kilian*
Geschäfte in allen Stadtteilen Stettins und vielen Städten Pommerns

*Erich Brinkmann*
*Stettin, Gr. Wollweberstr. 32*
*Königsplatz 1*

# Wo Sie kaufen:

## Segel und Planen

*Joh. Bütow*
*Segelmachermeister*
Stettin-Silberwiese. Ruf 37330
Gegr. von Albert Detert 1859

## Sport-Geräte und Bekleidungen

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

## Stoffe

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

## Strümpfe

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

## Tapeten, Linoleum

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

*Josef Schmidt* Gegr. 1815
*vorm. Adolf Dittmer, Stettin,*
*Paradeplatz 32 / Ruf 21645*

## Teppiche

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

*A. Steckner*
*Stettin, Kl. Domstr. 11—12*
*Ruf 31269*

**Hier fehlt Ihre Anzeige**

## Wäscheausstattungen

*C. Drucker*
*Stettin, Roßmarkt 4*

*Gebrüder Horst*
Stettin, Paradeplatz

## Weine und Liköre

*F. Kistenmacher*
*Falkenwalder Str. 5*
*Moltkestr. 2*

**Hier fehlt Ihre Anzeige**

## Werkzeug-Maschinen

Neu und gebraucht,
ständiges Lager
*Wölfer, Stettin*
Warsower Str. 7-12
Ruf 21246

## Holzbearbeitungs-Maschinen

Neu und gebraucht,
ständiges Lager
*Wölfer, Stettin*
Warsower Str. 7-12
Ruf 21246

**Hier fehlt Ihre Anzeige**

---

Wo in Böhmen und Mähren Deutsche siedeln,
wird das große Tag- und Wirtschaftsblatt die

**Volksdeutsche Zeitung**

gelesen.

Hauptverwaltung: Brünn, Kirchengasse 7
Geschäftsstelle: Prag II, Heinrichsgasse 2

---

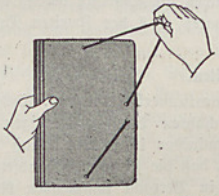
**L. GRAEBER**

Berlin W 35, Potsdamer Straße 143
Fernruf 273266

**Alleinhersteller der „ELGE"-Mappen**
mit Gummi-Außenverschluß
**Kein Lochen! Kein Heften!**

ELGE MAPPE
D. R. G. M.

Durch die vielseitige Verwendbarkeit ist die „ELGE"-Mappe für das Büro — für die Behörde — für privat und für jeden Amtsträger unentbehrlich.



**Besonders geeignet für Werbezwecke**

Verlangen Sie unverbindlich bemustertes Angebot

**ELGE-REGISTRATUR**

Zum Jahreswechsel die ELGE-Kalendermappe!

# Mitteilungen

## Abteilung Industrie

### Beschränkung des Arbeitsplatzwechsels

(Zweite Durchführungsanordnung zur Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung vom 10. 3. 1939).

a) **Lehrlinge.**

Von verschiedenen Seiten ist die Frage aufgeworfen worden, ob und inwieweit Lehrlinge den beschränkenden Bestimmungen unterliegen. Aus besonderer Veranlassung hat sich der Reichsarbeitsminister in einem Erlaß vom 12. 6. 1939 nochmals mit dieser Frage beschäftigt und bestätigt, daß die Lösung von Lehrverhältnissen nicht an die Zustimmung des Arbeitsamtes im Sinne des Abschnitts II der Zweiten Durchführungsanordnung gebunden ist. Diese Entscheidung wird folgendermaßen begründet:

> Die Beschränkungen in der Lösung von Arbeitsverhältnissen und in der Einstellung und Beschäftigung von Arbeitskräften erstrecken sich nach § 1 der Zweiten Durchführungsanordnung auf arbeitsbuchpflichtige Arbeiter und Angestellte. Hiernach ist die Lösung von Lehrverhältnissen nicht an die Zustimmung des Arbeitsamtes nach Abschnitt II der Zweiten Durchführungsanordnung gebunden.
>
> Dagegen gelten die Einstellungsbeschränkungen des Abschnitts III der Zweiten Durchführungsanordnung und die Beschränkungen, die auf Grund des § 10 Abs. 2 a.a.O. von den Landesarbeitsämtern im Wege von Auflagen eingeführt werden, auch für Arbeiter und Angestellte, die nach Abschluß der Lehre Arbeit aufnehmen wollen. Indessen gilt die im unmittelbaren Anschluß an die Lehrzeit erfolgende Beschäftigung als Arbeiter oder Angestellter im Lehrbetriebe nicht als „Einstellung" im Sinne der vorgenannten Vorschriften; sie bedarf daher nicht der Zustimmung des Arbeitsamtes.

Zusammenfassend ist hinsichtlich der Lehrlinge nach dem jetzt gültigen Stand der Arbeitseinsatzregelung folgendes zu sagen:

1. Die Lösung von Lehrverhältnissen ist nicht an die Zustimmung des Arbeitsamtes gebunden.
2. Der unmittelbare Uebergang aus dem Lehrverhältnis in ein Beschäftigungsverhältnis als Arbeiter oder Angestellter im Lehrbetrieb unterliegt nicht den Einstellungsbeschränkungen nach Abschnitt III.
3. Die Einstellung eines Jugendlichen als Lehrling bedarf daher der Zustimmung des Arbeitsamtes (§ 6 der Zweiten Durchführungsanordnung).

b) **Landmaschinenreparaturwerkstätten.**

Zur Frage, ob Landmaschinenreparaturwerkstätten bzw. ländliche Reparaturwerkstätten zu den geschützten Wirtschaftszweigen gehören, hat sich der Reichsarbeitsminister in seinem Erlaß vom 20. 6. 1939 dahingehend geäußert, daß die für die Instandsetzung von Landmaschinen hauptsächlich in Betracht kommenden Reparaturwerkstätten unmittelbar gegen den arbeitseinsatzmäßig unerwünschten Abzug von Arbeitskräften geschützt sind. Die Arbeitsämter werden bei der Entscheidung über Anträge auf Zustimmung zur Lösung von Arbeitsverhältnissen in ländlichen Reparaturwerkstätten deren Bedeutung für die Ernährungswirtschaft besonders berücksichtigen und die Zustimmung grundsätzlich versagen, wenn die Arbeitskraft unentbehrlich ist und für sie eine geeignete Ersatzkraft nicht zugewiesen werden kann.

Nach denselben Gesichtspunkten werden die Präsidenten der Landesarbeitsämter auch über Anträge auf Zuerkennung des Kündigungsschutzes für solche Landmaschinenreparaturwerkstätten entscheiden, die nicht zu den geschützten Wirtschaftszweigen gehören und für die daher eine Auflage nach § 10 Abs. 1 der Zweiten Durchführungsanordnung nachgesucht wird.

### Arbeitsbuch

a) **Eintragung der Arbeitsdienstzeit.**

Der Reichsarbeitsminister hat zwei Anordnungen (A.O. 150 und 160) erlassen, nach denen die Arbeitsdienstzeit in das Arbeitsbuch von den in Frage kommenden Dienststellen als Reichsarbeitsdienst einzutragen ist.

b) **Staatsangehörige des Protektorats Böhmen und Mähren.**

Nach dem Erlaß des Reichsarbeitsministers vom 30. 5. 1939 unterliegen Arbeitskräfte, die Staatsangehörige des Protektorats sind, der Arbeitsbuchpflicht. Ausgenommen hiervon sind nur die Saisonarbeiter, soweit sie Staatsangehörige des Protektorats sind und eine Saisonbeschäftigung im Reichsgebiet ausüben.

### Zusammenarbeit zwischen Industrieunternehmen und Rechtsanwälten in Beitreibungssachen

Auf Anregung des Herrn Präsidenten der Reichs-Rechtsanwaltskammer machen wir auf eine bisher nicht hinreichend beachtete Möglichkeit zu einer für die Unternehmen zweckmäßigen Zusammenarbeit mit Rechtsanwälten in Beitreibungssachen aufmerksam, die durch die von der Reichs-Rechtsanwaltskammer aufgestellten Richtlinien für die Gebührenberechnung in Beitreibungssachen (abgedruckt in Jur. Wochenschrift 1937 S. 142) gegeben ist. Diese Richtlinien sehen vor, daß bei einem allgemeinen Einziehungsauftrag an einen Rechtsanwalt für einen Gerichtsbezirk von der gesetzlichen Gebührenregelung weitgehend abgewichen werden kann. Die Anwaltsgebühren werden dem Auftraggeber gegenüber nicht geltend gemacht, wenn die Forderung nicht eingeht; Kostenvorschüsse sind nicht zu zahlen. Der Auftraggeber hat lediglich die baren Auslagen zu erstatten und für jede übertragene Beitreibungssache eine geringe Pauschalgebühr von mindestens 2,— RM. zu zahlen.

All die Möglichkeiten, die sich aus einer solchen Zusammenarbeit für die Leistungssteigerung, die Kostenersparnis und einen besseren Arbeitseinsatz innerhalb der Betriebe ergeben, sind in einem in der „Westdeutschen Wirtschafts-Zeitung" vom 15. Juni 1939, Nr. 24, veröffentlichten Aufsatz von Rechtsanwalt Dr. Max Schreiter unter dem Titel „Leistungssteigerung, Kostenersparnis und tüchtige „neue" Gefolgschaftsmitglieder durch Zusammenarbeit mit der deutschen Rechtsanwaltschaft" eingehend behandelt. Wir heben daraus namentlich folgende Gedanken hervor:

Die Uebernahme typischer Rechtsanwaltsarbeit durch eigene Beitreibungs-Rechtsabteilungen oder durch die Buchhaltung der Industrieunternehmen, die sich erst im Anschluß an die Inflation herausgebildet hat, ist vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt aus in einer Zeit nicht mehr zu rechtfertigen, in der alle Unternehmen an einem Mangel an Arbeitskräften leiden, während eine große Anzahl von Rechtsanwaltskanzleien noch nicht voll beschäf-

tigt ist. Zudem ist „erfahrungsgemäß der größte Teil der in den Rechtsabteilungen oder in der Buchhaltung mit Rechtsanwaltsaufgaben betrauten Kräfte aus dem kaufmännischen Beruf in die Rechtsabteilungen oder umgekehrt aus der Rechtsanwaltschaft in die Industrie übergegangen, also in jedem Falle berufsfremd geworden. Diese Kräfte beschäftigen sich noch heute mit Arbeiten, die mit ihrem ursprünglichen Berufsziel nicht in Einklang zu bringen sind und die in einer gesunden Wirtschaft von dem dafür zuständigen Stand, nämlich der Rechtsanwaltschaft, erledigt werden sollten."

Bei einer derartigen Zusammenarbeit kann sich das Industrieunternehmen jeweils auf die erforderlichen Mahnungen beschränken, während alle weiteren Einziehungsarbeiten durch den sachkundigen Rechtsanwalt erledigt werden. „Damit ist nicht nur eine erhebliche Senkung des Personalunkostenkontos eines Betriebes verbunden, sondern gleichzeitig werden die damit in der Rechtsabteilung freiwerdenden Kräfte des Betriebes für die eigentlichen industriellen und händlerischen Aufgaben der Firma, der ja geeignete, zuverlässige Leute fehlen, frei. Der Betrieb braucht also nicht, wie jetzt in vielen Fällen, mit Mühe und Not geeignete neue Gefolgschaftsmitglieder zu „suchen" — meist ohne Erfolg —, sondern er hat seine eigenen Leute im eigenen Unternehmen bis heute nur noch nicht richtig eingesetzt, einen Vorteil im Sinne einer Leistungssteigerung für sich also noch nicht erkannt und noch nicht ausgewertet."

Ein in dieser Weise regelmäßig durchgeführtes Einziehungsverfahren dient zugleich nicht nur einer im Staatsinteresse notwendigen wirtschaftlichen Sicherung des Anwaltsstandes, sondern auch der Erziehung der Käufer zu einer pünktlicheren Zahlungsweise und damit dem Ziel nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik, zur Rationalisierung unseres Wirtschaftssystems die Zahlungsfrist zu verkürzen.

### Kohlenversorgung

Der Reichswirtschaftsminister hat in einem Schreiben vom 28. Juni 1939 an die Reichsgruppe Industrie beanstandet, daß sich in letzter Zeit die Fälle mehren, in denen Kohlenverbraucher sich unmittelbar oder über die zuständige Gruppe der Organisation der gewerblichen Wirtschaft an ihn wenden mit der Bitte, in Einzelfällen auftretende Kohlenversorgungsschwierigkeiten durch Anweisungen an den Reichskohlenkommissar oder die Kohlenlieferer zu beheben.

Der Reichswirtschaftsminister erinnert daran, daß die Behebung von Kohlenversorgungsschwierigkeiten Aufgabe des Reichskohlenkommissars, Berlin W. 15, Kurfürstendamm 52, ist und dessen Entscheidungen auf Grund besonderer Richtlinien selbständig sind. Die an den Reichswirtschaftsminister gerichteten Schreiben über die unzureichende Kohlenbelieferung einzelner Werke werden an den Reichskohlenkommissar abgegeben, ohne besondere Weisung für den Einzelfall.

Es wird daher auf folgendes erneut hingewiesen:

a) Bei etwa auftretenden Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung haben die Kohlenverbraucher zunächst zu versuchen, diese im Benehmen mit der Kohlenlieferfirma oder dem zuständigen Kohlen-Syndikat zu beheben.

b) Sollten die Kohlenlieferfirma und das Kohlen-Syndikat nicht in der Lage sein, für Abhilfe zu sorgen, und bestehen trotz verantwortungsbewußter Prüfung der Sachlage ernsthafte Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung, so kann der Kohlenverbraucher sich über die zuständige Wirtschaftsgruppe oder Prüfungsstelle an den Herrn Reichskohlenkommissar wenden. Hierbei sind folgende Angaben zu machen:

1. Höhe des Tagesbedarfs in t,
2. Höhe der Gesamtbestände in t,
3. benötigte Kohlenart (z. B. Magerkohle, Gasflammkohle usw.) und Kohlensorte (Kohlenkörnung),
4. Herkunft der Kohle (Kohlenrevier),
5. Lieferer, gegebenenfalls Vorlieferer,
6. Höhe der in der Zeit vom 1. April 1938 bis 31. März 1939 bezogenen Mengen in t,
7. Inhalt etwa vorliegender, abschlußmäßiger Liefervereinbarungen,
8. bei Firmen, die für den Export tätig sind, ist die Bescheinigung der zuständigen Industrie- und Handelskammer über den wertmäßigen Umfang der Ausfuhraufträge für die nächsten 3 Monate absolut und im Verhältnis zum Gesamtumsatz der Firma vorzulegen.

## Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel

### Beschaffung von Lastkraftwagen für den Großhandel

Die schwierige Lage auf dem Eisen- und Stahlgebiet zwingt uns, nur diejenigen Anträge mit einer Kennziffer für U-Bedarf zu versehen, aus denen die tatsächliche Notlage der Firma hervorgeht.

Alle Anträge sind uns nicht unmittelbar von Firmen, sondern mit einer gutachtlichen Stellungnahme versehen, von den Fachgruppen der Wirtschaftsgruppe vorzulegen.

Im Großhandel ist mit das Wichtigste (auch in wehrwirtschaftlicher Beziehung), daß die Lastkraftwagen der Betriebe erhalten und rechtzeitig neue Fahrzeuge beschafft werden.

Wir bitten daher alle Betriebsführer, die im Laufe des nächsten Jahres (bis 30. 6. 40) neue Lastkraftwagen anzuschaffen gedenken, eine Mitteilung darüber an den Geschäftsführer ihrer Hauptfachgruppe zu geben.

Die Wirtschaftsgruppe beabsichtigt, sich für dieses Gebiet höheren Orts besonders einzusetzen.

# Verkehrswesen

### Reichsbahn-Omnibus-Fernlinie Berlin—München.

Die Reichsbahn eröffnete kürzlich die neue Fernomnibuslinie Berlin—München. Der Verkehr wird auf dieser Strecke mit einem von den Gaubschat-Fahrzeugwerken in Berlin-Neukölln gebauten zweiteiligen Omnibuszug bedient. Seine Besonderheit liegt in der starrgekuppelten Verbindung mit dem selbstspurenden Anhänger mit Allradlenkung. Ein Faltenbalg ermöglicht, ähnlich wie im D-Zug, den ungehinderten Uebergang zwischen dem Antriebswagen, der mit einem 150-PS-Dieselmotor ausgerüstet ist, und dem Anhänger.

Die Bedeutung der neuen Autobuslinie liegt zunächst darin, daß die Reichsbahn, mit ihrem Schnellreise-Omnibusverkehr dem fortschreitenden Ausbau der Reichsautobahnen folgend, hier erstmalig eine Entfernung von 600 km überbrückt, während die bisher längste Linie nur etwa 300 km lang war. Außerdem ist der Reiseverkehr auf der Schiene zwischen der Reichshauptstadt und der Hauptstadt der Bewegung in der letzten Zeit so stark gestiegen, daß die Zulassung von Gesellschaftsreisen am Wochenende schon beschränkt werden mußte. Hier kann die neue Verkehrsverbindung eine kleine Entlastung bedeuten. Der Gaubschat-Zug bietet für 78 Personen Platz. Außerdem können noch 17 bequeme Notsitze eingebaut werden.

Der Zug verkehrt vorerst nur einmal wöchentlich, soll aber bei entsprechendem Zuspruch später mehrmals wöchentlich gefahren werden. Er verläßt Berlin (Anhalter Bahnhof) jeden Sonnabend 7.30 Uhr, trifft 15.30 Uhr in Nürnberg und 18.45 Uhr in

München (Starnberger Bhf.) ein. Dort bestehen noch Zuganschlüsse nach Tirol. Auf dem Rückweg fährt er jeden Sonntag 7.30 Uhr in München ab, ist 10.20 Uhr in Nürnberg und 18.55 Uhr in Berlin. Die großzügige Regelung der Fahrpreise, die nicht unerheblich unter denen der Schiene liegen, wird zweifellos der neuen Verkehrsverbindung große Beliebtheit verschaffen. So kostet die einfache Fahrt zwischen Berlin und Nürnberg 16,— RM., zwischen Berlin und München 18,70 RM.; Rückfahrscheine mit zweimonatiger Geltungsdauer zwischen Berlin und Nürnberg 25,60 RM., und zwischen Berlin und München nur 30,— RM. Dies bedeutet gegenüber den entsprechenden Eisenbahnfahrpreisen eine Verbilligung um etwa ein Drittel.

Unterwegs sind zwei Halte vorgesehen, und zwar an der Reichsautobahn-Raststätte Rodaborn (später Hermsdorf), die mitten im Thüringer Wald sehr reizvoll liegt, und am Hauptbahnhof Nürnberg. In Rodaborn beträgt die Aufenthaltszeit 45 Minuten, so daß bequem Zeit zur Aufnahme einer Mittagsmahlzeit ist. Während hier nur Rastaufenthalt ist, werden in Nürnberg Fahrgäste abgesetzt und aufgenommen. Dadurch wird auch eine neue Verbindung mit der Stadt der Reichsparteitage geschaffen. Ab München können die von der Reichsbahndirektion München betriebenen Omnibuslinien nach Tegernsee, Fischhausen, Reit im Winkel, Berchtesgaden und Salzburg benutzt werden, so daß jetzt eine Verkehrsverbindung mit Reichsbahnomnibussen von der Ostsee (Stettin) bis zu den Alpen besteht.

# Post

### Fernsprechdienst mit Polen

Vom 1. Juli 1939 an werden im Fernsprechdienst mit Polen die Gesprächsgebühren unter gleichzeitiger Verminderung der Anzahl der Gebührenzonen teilweise ermäßigt. Ueber die Höhe der neuen Gebühren geben die Vermittlungsstellen Auskunft.

### Luftpostgebühren nach Böhmen und Mähren

Für Briefsendungen und Zeitungen nach dem Protektorat Böhmen und Mähren werden vom 17. Juni 1939 an dieselben Luftpostgebühren erhoben, wie im innerdeutschen Dienst, nämlich für Briefsendungen für je 20 g 5 Rpf. und für Luftpostzeitungen für jedes Kilogramm 60 Rpf.

# Messen und Ausstellungen

### Meßabzeichen zur Leipziger Herbstmesse 1939

Bei der Vertrauensstelle Pommern des Leipziger Meßamtes, Stettin, Haus der Wirtschaft, sind die Abzeichen für die am 27. August beginnende Leipziger Herbstmesse schon jetzt erhältlich. Der Preis für das Meßabzeichen mit dazugehöriger Ausweiskarte beträgt im Vorverkauf bis einschließlich 26. August RM. 5,—; wenn eintauschfähige Abzeichen und Ausweiskarten der Frühjahrsmesse 1939 in Zahlung gegeben werden — keineswegs also Abzeichen allein ohne Ausweiskarte oder umgekehrt —, RM. 3,—. Eintauschfähige Abzeichen von der Frühjahrsmesse 1939 sind nur solche mit den Nummern ab 90001 bis 255000 und 260001 bis 270000. Während der Messe beträgt der Preis vom 27. bis 29. August RM. 5,—, am 30. August RM. 4,—. Der Besitz des Meßabzeichens ist Voraussetzung für die Erlangung der Fahrpreisermäßigung nach Leipzig.

### Rundfunk- und Fernseh-Rundfunk-Ausstellung Berlin 1939

Zum Besuch der „16. Großen Deutschen Rundfunk- und Fernseh-Rundfunk-Ausstellung Berlin 1939", die in der Zeit vom 28. Juli bis 6. August auf dem Berliner Ausstellungsgelände am Funkturm stattfindet, werden von allen Bahnhöfen im Umkreis von 300 km um Berlin Sonntagsrückfahrkarten ausgegeben. Diese Sonntagsrückfahrkarten haben eine viertägige Gültigkeit. Der erste Geltungstag ist der Lösungstag. Die Rückfahrt muß jeweils am 4. Geltungstag um 24 Uhr, mit den am 44., 5. und 6. August gelösten Karten am 7. August um 24 Uhr beendet sein. Außerhalb dieser 300 km-Grenze um Berlin liegen während der Ausstellung die ständig nach Berlin erhältlichen Sonntagsrückfahrkarten ebenfalls mit viertägiger Geltungsdauer auf. Alle Sonntagsrückfahrtkarten, die vom 27. Juli bis 6. August mit der verlängerten Geltungsdauer in Anspruch genommen werden, gelten zur Rückfahrt nur, wenn sie in der Rundfunk-Ausstellung abgestempelt sind.

### Donaumesse in Preßburg

Die XIX. Internationale Donaumesse in Bratislava (Preßburg), der Hauptstadt der Slowakei, findet vom 27. August bis 3. September 1939 statt. Diese Messe wird in diesem Jahr, da sie zum ersten Mal in der selbständig gewordenen Slowakei veranstaltet wird, in dem ganzen Wirtschaftsraum von der Oder bis zur Donau, in dessen Herzen die Hauptstadt der Slowakei liegt, besonderes Interesse finden. Alle Informationen über die Bedingungen des Messebesuches erteilt die Industrie- und Handelskammer bzw. die Messekanzlei, Rasinweg 18.

# Buchbesprechungen

**„Der Steuergutschein nach dem neuen Finanzplan"** von Dr. Herbert Gündel und Dr. Hans Höll.

Die Kenntnis des Gesetzes über die Finanzierung nationalpolitischer Aufgaben des Reiches vom 20. März 1939 ist für Handel und Industrie von entscheidender Bedeutung. Die neugeschaffenen Steuergutscheine 1 und 2 werden in der vorliegenden Broschüre eingehend erläutert und ihre Verwertungsmöglichkeiten aufgezeigt. Trotz der knappen Fassung von 32 Seiten und des geringen Preises von RM. 0,70 ist es an Hand der im Verlag: Der Betriebswirt Franke & Co., K.G., Berlin-Wilmersdorf, erschienenen Schrift möglich, Antwort auf alle für die Praxis wichtigen Fragen der Steuergutscheine zu erhalten. Tr.

**„Importeur und Devisenrecht"** von Dr. jur. Klaus Lengemann.

Die im Verlag Niemann & Moschinski, Hamburg/Berlin, erschienene Broschüre „Importeur und Devisenrecht" ist ein aus der Praxis geschaffener Leitfaden für den deutschen Einfuhrhandel. Die Schrift stellt keine umfangreiche Schilderung des Devisenrechts dar, sondern verfolgt den praktischen Zweck, den Importeur in allen Dingen des Devisenrechts zu beraten und ihn vor Konflikten mit den Devisenbestimmungen zu bewahren. An Hand praktischer Beispiele werden die wichtigsten Bestimmungen des Devisenrechts erläutert und durch die Zitierung von Urteilen die Gefahren leichtfertiger Geschäftsführung im Import aufgezeigt.

Der Preis der 80 Seiten starken Schrift, die jedem Importeur empfohlen werden kann, beträgt RM. 4,50. Tr.

Hauptschriftleiter: Odo Ritter. — Stellv. Hauptschriftleiter: Dr. E. Schoene. Beide Stettin, Haus der Wirtschaft, Tel. 353 41. Anzeigenleiter: Arnold Junge, Stettin, Tel. 366 14. — Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. — Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. — DA. II. 2500 Anzeigenpreisliste Nr. 5.