

STAATS- UND UNIVERSITÄTSBIBLIOTHEK HAMBURG
CARL VON OSSIETZKY Von-Melle-Park 3 · D-20146 Hamburg

Titel: Auslandsausgabe

Autor:

Purl: https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN1699277745_19430520AU

Rechtehinweis und Informationen

Der Inhalt ist gemeinfrei. Das Digitalisat darf frei genutzt werden.

Public Domain

Zum Zwecke der Referenzierbarkeit und einem erleichterten Zugang zum Original bitten wir um folgenden Hinweis bei der Nachnutzung:

Original und digitale Bereitstellung:
Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky
+ Signatur + Link zum Digitalisat

Qualitativ höherwertige Reproduktionen können in verschiedenen Formaten und Auflösungen kostenpflichtig erworben werden. Gebühren werden entsprechend der Gebührenordnung für wissenschaftliche Bibliotheken der Freien und Hansestadt Hamburg erhoben.

Sollten Sie das Objekt in Ihrer eigenen Veröffentlichung verwenden, würden wir uns freuen, wenn Sie uns darüber informieren und uns die bibliographischen Angaben Ihrer Publikation mitteilen. Wir freuen uns natürlich sehr, wenn Sie uns zur Information sogar ein Belegexemplar der Publikation zukommen lassen können.

Kontakt für Nachfragen:
Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg - Carl von Ossietzky -
Von-Melle-Park 3
20146 Hamburg
auskunft@sub.uni-hamburg.de
<https://www.sub.uni-hamburg.de>

Industrien ausarten, werden sie in naher Zukunft unterbunden werden.

Eine Erhöhung der Abiturientenzahlen wird vorerst nicht möglich sein, weil dazu neue Höhere Schulen gebaut werden und vor allem mehr Philologen verfügbar sein müssten.

Anders steht es bei den Frauen. Bisher wählten jeweils nur etwa ein Achtel der Abiturientinnen einen Hochschulberuf, die Zahl der Studentinnen wird sich also im Gegensatz zum ersten Weltkrieg noch mehr steigern lassen.

Höchst willkommen sind vor allem die Studentinnen der philologischen Berufe. Ihnen haben sie sich auch in den letzten Semestern stärker gewidmet, während zunächst die Medizin den Hauptnutzen gezogen hatte.

Hinter den gleichen oder sogar gewachsenen Zahlen der Studierenden verbirgt sich nun die Leistung eines sehr wesentlich eingeschränkten Lehrkörpers. Die Einberufungen haben den Bestand vor allem an jüngeren Hochschullehrern und Assistenten so stark gelichtet, daß es der Anspannung aller Kräfte wie auch der Zurückberufung schon emeritierter Professoren bedürfte, um den Lehrbetrieb aufrechtzuerhalten.

Sozialdemokraten gegen Kommunisten

In der Sozialdemokratischen Partei von Basel-Stadt wurde ein Antrag eingebracht, Verhandlungen mit den Kommunisten für eine gemeinsame Zusammenarbeit aufzunehmen.

die Wirkung der Sulfonamide nicht durchschlagend; zwar hat man damit gelegentlich Anfangserfolge erzielt, aber auf die Dauer wurde der Krankheitsverlauf nicht verändert.

Lob der Garderobenfrau

Still und unauffällig fließt ihr Leben dahin; bis zu jenem dramatischen Augenblick, da eine entsetzliche Menge von Hut-Inhabern und Mantelbesitzern, noch die letzten Worte Hemlets in den Ohren, plötzlich in die grelle Wirklichkeit zurückgerissen, in die weitgeöffneten Türen auf sie losstürmt.

Jede Blechmarke schreit nach der zugehörigen Garderobe, doch vor der Garderobenfrau sind alle Blechmarken mit hohen oder niedrigen Nummern gleich; keine wird bevorzugt. Hunderte von Händen, alle mit der gleichen runden Marke bewaffnet, strecken sich ihr entgegen, alle heischen gleiche Abfertigung, alle drängen nach rascher Erledigung.

Vergeblichkeit des britischen Luftterrors

Skeptische Londoner Stimmen

Meldung unseres Vertreters in Stockholm, 19. Mai

In einem Augenblick, da die britisch-nordamerikanische Agitationsmaschine sich in der wildesten Verherrlichung der Terrorangriffe ihrer Luftwaffe auf Deutschland, Italien und die besetzten Gebiete überschlägt, ist es interessant, eine englische Stimme anzuhören, die den Versuch macht, einigermaßen sachlich zu bleiben.

Der luftmilitärische Mitarbeiter der „Yorkshire Post“ widmet einen ausführlichen Artikel der Untersuchung, ob und inwieweit diese Terrorangriffe auf die deutsche Bevölkerung wirken.

Der luftmilitärische Mitarbeiter der „Yorkshire Post“ sucht nun einen Mittelweg zwischen den beiden Ansichten zu finden. Er warnt vor übertriebenen Erwartungen, was die moralischen und militärischen Auswirkungen der Luftangriffe betrifft.

Feuernächte am Kuban-Brückenkopf

Im Osten, 19. Mai (PK)

Die Nacht ist nicht allein zum Schlafen da... eine beschwingte, friedliche Melodie weht... Diese glühenden, feuersprühenden Nächte über dem Mündungsgebiet des Kuban, über dem Grabensystem, das wir als Verteidigungswall gegen Osten haben, sind mit ihrem dämonischen „Wetterleuchten“, mit den sich kreuzenden Leuchtsprühbahnen und mit blutroten Explosionsfontänen sichtbarer Ausdruck härtester Kämpfe.

Schon die Dämmerung des abklingenden Büchsenlichts hat ihren eigenen kriegserregenden Gesetze. Auf beiden Seiten beginnen die letzten Tiefangriffe des Tages unter Ausnutzung der Dämmerung. Hinter jenem sanften Hügel, der unseren Flugplatz umschließt, stürzt ein Bolschewist, von der Vierlingsflak getroffen, brennend zu Boden.

Am östlichen Himmel, unter dem ersten mattschimmernden Sternengewölbe, platzen plötzlich weiße Punkte auseinander, gleich sprühenden Blitzen lösen sie sich in ein scheinbares Nichts auf. Etwa zur gleichen Zeit wölbt sich ein gewaltiger, gleißender Damp über der Straße von Kertsch.

Brüstung der Rampe, vorgeschneilt mit ungeduldig jäh Bewegung in die Richtung der Garderobenfrau. Sie steht ganz allein in dieser Brandung, klein und unauffällig, flink und dienstbereit.

Staatliches Schauspielhaus. Am Freitag, 21. Mai, 19 Uhr, gelangt Goethes „Iphigenie“ in der Neuinszenierung von Gerhard Bünke zur Erstaufführung.

Der kleine Kulturspiegel. Ein seriöses Paar, das da liebt, leidet und wieder liebt, erfreut Peter Schütte und Erika Wurzel. G., während Karl Wasserstradt als Wildwest-Schriftsteller wie immer für heftige Attacken auf das Zwerchfell bemüht war.

Ein leerer Wahn?

Krieg ist für Familie und Ehe Notzeit. Denn er trennt, was nach Fug und Recht ein sein soll Mann und Frau und Kinder gehören in enge Gemeinschaft. Aber Gemeinschaft innerlich halten, wenn der Krieg sie lange Jahre äußerlich zerreißt, ist eine harte Probe des Charakters.

Wehrmachtberichte vom 18. Mai

dnb. Aus dem Führerhauptquartier, 18. Mai Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Am Kuban-Brückenkopf wurden bei erfolgreichen Kämpfen wieder zahlreiche Gefangene gemacht. An der Ostfront herrschte gestern nur geringe örtliche Kampfintensität.

Die Luftwaffe bombardierte mit sichbarem Erfolg kriegswichtige Anlagen in Le Havre. Die Luftangriffe des Feindes auf einige Orte in den besetzten Westgebieten verursachten unter der Bevölkerung hohe Verluste.

Einzelne britische Flugzeuge, von denen ein abgeschossen wurde, flogen in der letzten Nacht in das westliche und südliche Reichsgebiet ein. Die Luftwaffe setzte die Bekämpfung wichtiger Einzelziele im Raum von London auch in der Nacht zum 18. Mai mehrere Stunden hindurch

Kann oder will der Staat, obwohl er mit beiden Händen der Front dient, zusehen, wie im Innern Leichtsinns oder Haltungslosigkeit aus der Treue doch einen leeren Wahn machen? Er will es offenbar nicht. Eine Verordnung des Ministerrats für die Reichsverteidigung hat eingegriffen.

Es ist ein Sonderrecht, aus den Kriegsnotständen geboren, das der Staat mit seiner Verordnung geschaffen hat. Ein Recht, das nicht so sehr den betroffenen Ehegatten wie den höheren Begriff der Gemeinschaft schützt.

Rom, 18. Mai

Der italienische Wehrmachtbericht vom Dienstag hat folgenden Wortlaut:

Bei bewaffneter Aufklärung längs der nordafrikanischen Küste griffen unsere Torpedoflugzeuge einen leichten Kreuzer auf der Reede von Bougie und einen mittelgroßen in Fahrt befindlichen Dampfer an.

Im Mittelmeer wurde ebenfalls ein Feindflugzeug von einer deutschen Korvette zerstört, während ein anderes, von der Flakbatterie getroffen, in der Straße von Messina ins Meer stürzte.

Dokumente erzählen vom Stephansdom

Die Dombauhütte von St. Stephan — 500 Jahre alte Zeichnungen

Wo die Wienerisch vergnügte, weltstädtisch aufgemachte Kärtnerstraße in einem scharfen Knick zur Innenstadt endet, stockt der Schritt des Fußgängers. Zwischen nüchternen Häusern, die sich fast ungebürlich an das Wandergewand herandrängen, ragt ein mächtiges Gefüge von Mauern, Dächern und Türmen himmelwärts.

Wir von heute sind gewohnt, daß Bauwerke selbst großen Ausmaßes in wenigen Jahren entstehen. Im Banne dieses eiligen Zweckverfahrens ist es uns unfaßbar, wie die Menschen des Mittelalters mit ihren unvollkommenen Werkzeugen solche gewaltigen Bauten schaffen und darin eine unermeßliche Zahl von Werken der Kunst und des Kunsthandwerks vereinen konnten.

Geschlechter kunstfertiger Meister haben ihr Leben dem Werk am Stephansdom gewidmet. Geschlechter von Wiener Bürgern haben den Dom wachsen sehen. Wie ein Mythos muß das Geheimnisvolle von einer solchen Weisheit ausgegangen sein, die schon ehrwürdig war, als man noch an ihr haute.

Ausländische Verbrecher

Meldung unserer Berliner Schriftleitung Berlin, 19. Mai

Das Berliner Sondergericht hatte sich mit 16 ausländischen Verbrechern, die sich als Arbeitswillige getarnt hatten und nach Deutschland gekommen waren, zu beschäftigen.

Zwangsjahr für Zigeuner

Meldung unseres Vertreters in Budapest, 19. Mai

Um die überhandnehmende Zigeunerplage zu bekämpfen und die Verbreitung von Seuchen und ansteckenden Krankheiten durch verbundene Zigeuner zu verhindern, haben die Verwaltungsbehörden des Budapest Komitats damit begonnen, die Zigeuner zwangsweise zu scheren.

Kampf den Wespen!

Berlin, 19. Mai

Zurzeit sieht der aufmerksame Beobachter auffallend viele Wespen, die meist suchend umherfliegen und an einem besonders langen und dicken Hinterleib kenntlich sind.

Im fünfzehnten Jahrhundert, als der Südturm schon fast fertig war, forderte der Sage nach der Baumeister von dem Freier seiner Tochter, dem Polier Buchsbaum, auf dessen Können er eifersüchtig war, als Bedingung seines Jawortes, daß Buchsbaum an der Nordseite des Doms einen zweiten Turm baue.

Eine gotische Madonna aus dem vierzehnten Jahrhundert soll einst an der Pforte eines Klosters gestanden haben. Nach der Legende hatte sich die junge Pfortnerin in die Welt gestohlen, vorher aber den Schlüssel zum Fuß der Blüte von Zeichnungen der „Dombauhütte von Sankt Stephan“ eröffnet.

eines neuen Nestes, ihres „Staates“, suchen oder schon begonnen haben, an geeigneter, geschickt getarnter Stelle die ersten Brutzellen aus zerlegtem und mit Speichel zu einer papierartigen Masse verkittetem Holz aufzubauen.

Großschleibungen in der Schweiz. Eine große Schwarzhandelsaffäre, die sich auf mehrere Kantone erstreckt, wurde in der Schweiz aufgedeckt. Unter den Verhafteten befindet sich der Direktor des Kriegswirtschaftsamtes in Aarau.

Gibraltar als Luftspeicher über Kopenhagen. Von tausenden Koffern haben wir dieser Tage eine interessante Luftspeicherung über dem Sund in Richtung Schweden beobachtet.

Neuer superempfindlicher Film. Die Produktion superempfindlicher Filme nach einem völlig neuen Verfahren soll in nächster Zeit in Spanien aufgenommen werden. Die neuen Filme sollen von einer Empfindlichkeit sein, die alle bisher bekannten Fabrikate weit übertrifft.

Druck und Verlag Broschek & Co., Buchdruckerei und Hauptdruckanstalt, Kommanditgesellschaft; Persb. Hoff, Gesellschafter Carl Gustav Schöler u. Karl Voh. Hauptschriftleiter: Dr. Sven v. Müller, Hamburg. Zurzeit gültige Anzeigenpreise Nr. 9; für die Wertschaltbeilage der Ausgabe A: Anzeigenpreise Nr. 1

Der Wettlauf zwischen Pferd und Dampf

König Friedrich Wilhelm III. von Preußen, in dessen Regierungszeit die Eröffnung der Berlin-Potsdamer-Eisenbahn fiel, stand dem neuen Beförderungsmittel zunächst sehr mißtraulich gegenüber. Erst nachdem er sich selbst überzeugt hatte, daß seine Trakehner es in bezug auf Geschwindigkeit nicht mit der Dampflokomotive aufnehmen konnten, benutzte er auch selbst die neue Dampfeisenbahn für Fahrten von seiner Haupt- und Residenzstadt nach Potsdam. Diese historische Tatsache wirft ein Schlaglicht auf die Schwierigkeiten, mit denen das neue technische Verkehrsmittel zu kämpfen hatte, um sich gegenüber der uralten Pferdekraft dank seiner höheren Leistungsfähigkeit durchzusetzen.

Die deutsche Reichsbahn ist heute das größte Verkehrsunternehmen der Welt. Was sie im gegenwärtigen Kriege leistet und schon geleistet hat, steht ohne Beispiel da. Heute fahren auf den ehemals sowjetischen Schienensträngen mit ihrer breiteren Spurweite die deutschen Nachschübe auf ungenutzten Normalspur bis unmittelbar hinter die Front. Die Eisenbahn ist eines der wichtigsten strategischen und operativen Hilfsmittel für die moderne Kriegführung geworden. Auch die neuesten Verkehrsmittel, Auto und Flugzeug, haben ihr nichts von ihrer Bedeutung genommen. Sie ist das einzige Massentransportmittel, das unabhängig von meteorologischen und jahreszeitlichen Einflüssen jederzeit voll leistungsfähig und einsatzbereit ist, und für das es außerdem der Betriebsstoff in völlig ausreichender Menge weit über den eigenen Bedarf hinaus aus eigener Förderung für jeden absehbaren Zeitraum zur Verfügung steht.

Diese Tatsachen werden nicht im mindesten abgeschwächt durch zeitweilig auftretende scheinbare Verkehrsklemmen im zivilen Transportbereich. Diese haben ihre Ursache nur in entsprechend höheren Leistungen für den Wehrmachtsbedarf, der allen anderen Erfordernissen im Kriege vorzuziehen muß, oder in einem Kräfte- und Personalmangel, der auf gleiche Gründe zurückgeht.

Solchen vorübergehend auftretenden Engpässen steht aber die unbestreitbare Tatsache gegenüber, daß selbst im Kriege die technische Ausrüstung der Reichsbahn eine Vervollkommenung erfahren hat, die es ihr ermöglicht, immer wieder neue Höchstleistungen zu erzielen. Man braucht da nur auf die beiden Winterfeldzüge im Osten zu verweisen, um die hier gemachten Fortschritte von einem Winter bis zum anderen zu erkennen. Dampf, Elektrizität und Motorkraft leisten heute je nach Zweckmäßigkeit und Bedarf der Reichsbahn ihre Dienste, und vielleicht wird sogar heute noch irgendwo hinter der Front das Pferd einmal aushilfsweise vorgepasst, was ja auch nur ein kleiner Anachronismus im Rückfall in vergangene Zeiten altväterlicher Betriebsweise wäre, die in ihrer Art ebenfalls aufs engste mit den Anfängen des Eisenbahnwesens verknüpft ist. Denn vor der Dampflokomotive lieferte der „Hafermotor“ die Zugkraft für die ersten Eisenbahnen.

„Spurbahnen“ mit Pferdebetrieb wurden in England, dem Geburtsland der Eisenbahnen, schon seit dem Jahre 1801 in steigendem Umfang konzeptioniert. Im Jahre 1829 gewann dann Stephenson's Lokomotive „Rocket“ in einer denkwürdigen Preisfahrt den Sieg über das Pferd, und knapp ein Jahr später, 1830, wurde die erste größere Dampfeisenbahnlinie Liverpool—Manchester eröffnet. Am raschesten fand das neue technische Verkehrsmittel Eingang in Nordamerika, weil es sich als das bequemste und beste Mittel erwies, um die ungeheuren Weiten dieses Kontinents schnell zu bewältigen. Dann folgten Frankreich und Belgien, und ein vierter Stelle kam Deutschland. Im Jahre 1835 wurde die erste Dampf-Eisenbahn Nürnberg—Fürth, eine allerdings nur kurze Strecke, eröffnet. Aber auch sie arbeitete daneben noch mit der Pferdekraft, die sich auf der ersten österreichischen Eisenbahn von Budweis nach Linz und Gmünd an der Traun, einer vornehmlich für den Salztransport aus dem Salzkammergut nach Böhmen eingerichteten Linie, noch bis 1872 erhalten hat. Erst dann wurde sie, obwohl bereits ihr Erbauer, Franz Anton Ritter von Gerstner, für den Lokomotivbetrieb eingeweiht, was auf den Dampfbetrieb umgestellt. Gerstner hat auch die 1838 eröffnete erste russische 25 km lange Eisenbahnlinie St. Petersburg—Zarskoje Selo angelegt.

Das brave Pferd, das den Menschen seit den ersten Anfängen der Kultur als zuverlässiges und leistungsfähiges Fortbewegungsmittel schneller als die eigenen Beine dient, hat sich also keineswegs so leicht aus dem Felde schlagen lassen, und es ist auch später wieder die ursprüngliche Triebkraft für die neu aufkommenden Straßenbahnen des großstädtischen Verkehrs geworden. Jetzt im Kriege muß es sogar wieder für den ausfallenden Autovekehr einspringen. Auch das Pferd selbst hat im Laufe der Zeiten durch systematische Zucht eine Steigerung seiner Leistungsfähigkeit an Schnelligkeit und Transportkraft erzielt. Verständlich also, daß selbst fortschrittlich denkende nicht an die Möglichkeit glaubten, durch die neue technische Erfindung der Schienenwege und der Dampflokomotiven es im vollen Umfange ersetzten zu können. So gingen auch in Deutschland die ersten Eisenbahnpläne auf den Pferdebetrieb hinaus.

Schon 1814 hatte der Münchner Oberstberggraf Franz von Baader die Errichtung einer Pferde-eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth an-geregt. Auch der am 1. Dezember 1838 eröffneten sogenannten Harzbahn von Braunschweig über Wolfenbüttel, Vienenburg nach Bad Harzburg,

dem Werke des weitschauenden Braunschweigischen Finanzdirektors von Amsberg, waren dessen seit 1820 verfolgte Pläne einer Pferde-bahn zwischen Hannover, Braunschweig und den Hansestädten vorausgegangen, wobei man noch 1832 den Standpunkt vertrat, daß das Gewicht der Dampfmaschinen und der Kohlen einen viel zu beträchtlichen Teil der Dampfkraft zur eigenen Fortbewegung verbrauche. Die Harzbahn, die erste deutsche Staatsbahn, wurde denn auch auf ihrem letzten etwas gebirgigen Teil Vienenburg—Bad Harzburg zunächst und noch bis zum Jahre 1841 mit Pferdekraft betrieben.



Die Linz-Budweiser Pferdeisenbahn zwischen Linz und Bartselsdorf

Die Dampfkraft hatte es also nicht leicht, die tierische Zugkraft im Eisenbahnbetrieb zu verdrängen, trotz der überzeugenden Beispiele ihrer Leistungsfähigkeit aus dem Auslande, und erst Eröffnung der Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth im zunehmenden Maße auch in deutschen Landen. Aber wenn auch Friedrich Wilhelm III. seine Skepsis gegenüber dem neuen Verkehrsmittel erst überwand, nachdem er sich selbst überzeugt hatte, daß sein gutes Trakehnergespann es an Schnelligkeit mit der Berlin-Potsdamer Bahn nicht aufnehmen konnte, so stiftete er, aus einem Aufwuch zum Paulus geworden, nunmehr auch gleich eine Million Taler zur Förderung einer Eisenbahn über Kassel nach den westlichen Provinzen. Sein Sohn, König Friedrich Wilhelm IV., aber schon nach der Einweihung der Berlin-Potsdamer Bahn das prophetische Wort geprägt haben: „Den Karren hält kein Menschenarm mehr auf!“

Auch heute ist es noch von Interesse, rück-schauend die Einwendungen und Vorbehalte kennenzulernen, mit denen man vor hundert Jahren selbst in wirtschaftlich interessierten und dem Fortschritt nicht abgeneigten Kreisen zu-mindest einem systematischen und konsequenten Ausbau der Dampfeisenbahn begegnete. Diese Vorbehalte kann man selbst dann nicht ohne weiteres überwinden, wenn man ihre militärische Bedeutung für einen Aufmarsch an den Landes-grenzen und im Wettbewerb mit benachbarten Militärmächten, z. B. Frankreich, ins Auge faßt. Dabei bleibe unberücksichtigt, daß die damalige staatliche Zersplitterung Deutschlands dem Aus-bau durchgehender Eisenbahnlinien natürlich so-wieso größte Hindernisse in den Weg legte, wie sie einheitlich geformte Länder, z. B. England, aber auch Frankreich und das damalige Öster-reich, überhaupt nicht kannten. Auch die törichten und ängstlichen Einwände gegen die gesundheit-lichen Schäden der schnellen Eisenbahnfahrt für die Fahrgäste — mit ähnlichen Vorurteilen hatte seinerzeit sogar noch das Fahrrad zu kämpfen — mögen hier unberücksichtigt bleiben, ebenso wie etwa die unsinnige technische Vorstellung, daß die Räder durch die Reibung bei den schnellen Umdrehungen in Brand geraten müßten, oder daß die Eisenbahnen den Windmühlen den Wind weg-nähmen.

Es gab damals mancherlei Kritik, die mit großem Ernst und einem Aufgebot sachlicher Be-denken vor der Öffentlichkeit zum Streit antrat. Ein pommerischer Großlandwirt und seinerzeit vielbeachteter volkswirtschaftlicher und staats-wirtschaftlicher Schriftsteller, Bülow-Cum-merow, setzte sich in einem 1843 in Jena er-schienenen zweibändigen Werk „Preußen, seine Verfassung, seine Verwaltung“ u. a. sehr ein-gehend mit der Frage des Baues eines Netzes von Eisenbahnen in Preußen auseinander. Die preußische Regierung hatte nämlich 1842 einen solchen Plan für die ganze Monarchie aufgestellt. Mit diesem preußischen Staatsprojekt hatte Friedrich List eine unbeabsichtigte Rechtfertigung für seine Ideen erfahren, die er 1833 in seiner Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisen-bahnsystems“ niedergelegt.

Mit genialem Weitblick hatte List darin ganz Deutschland mit einem weitmächtigen Netz von

Eisenbahnlinien überzogen, das bereits im wesent-lichen die heutigen Hauptlinien der Deutschen Reichsbahn vorsah: Basel—Frankfurt—Herstfeld—Kassel—Hannover—Bremen—Hamburg, Ham-burg—Lübeck, Hamburg—Berlin—Breslau, Köln—Hannover—Magdeburg—Berlin, Berlin—Leipzig—Dresden—Prag, Leipzig—Thüringen—Bamberg—Nürnberg—München, München—Augsburg—Lin-dau, München—Ulm—Stuttgart—Karlsruhe, Ber-lin—Stettin, Berlin—Thorn—Danzig, Leipzig—Gotha—Frankfurt.

Diese Linien sind dann tatsächlich das Rück-grat des deutschen Eisenbahnverkehrs geworden.



Wie wenig aber noch im Jahre 1840 der Gedanke eines einheitlichen deutschen Eisenbahnsystems sich durchgesetzt hatte, das zeigt eine Eisen-bahnkarte aus diesem Jahr mit den „fahr-baren im Bau begriffenen und erstlich projek-tierten Eisenbahnen Deutschlands, Hollands und Belgiens“, wobei bemerkenswert ist, daß dem Zeichner dieser Karte schon damals diese Länder als einheitlicher Verkehrsraum vorgeschwebt haben, was sie nun auch im zweiten Weltkriege wirklich geworden sind. Auf dieser Karte ist noch keine einzige durchgehende Linie von Ost nach West oder von Süden nach Norden einge-zeichnet. Man bewegt sich noch ganz im Denken innerhalb von Verkehrsprovinzen, als hätten diese keine Berührung miteinander; norddeutsch, süddeutsch, westdeutsch und österreichische Weiche Widerstände es dazu zu überwinden galt, das zeigt am eindrucksvollsten das Schicksal der direkten Eisenbahnlinie Hamburg—Lübeck, die immer wieder am hartnäckigen Widerstand Dänemarks scheiterten, zu dessen Gesamtstaat damals Holstein gehörte und durch dessen Gebiet die Linie hätte führen müssen. Sie ist tatsächlich erst 1865 gebaut worden. Uns Heutige über-rascht es freilich auch, daß Friedrich List in Ham-burg für seine Ideen nur wenig Verständnis ge-funden hat. Wenn damals freilich sogar Eng-länder, die in ihrer Heimat über das ausgebreitete

Eisenbahnsystem verfügten, einer Eisenbahn Hamburg—Berlin die Lebensfähigkeit absprachen, so wird man dahinter nicht die ehrliche Über-zeugung, sondern nur das eigensüchtige Streben vermuten dürfen, einen technischen Fortschritt für die deutsche Wirtschaft und namentlich für die deutsche Ausfuhr so lange wie möglich hin-anzuhalten, wie England auch auf anderen Ge-bieten der Entwicklung der deutschen Industrie und des deutschen Exports die größten Hinder-nisse durch seine Handels- und Wirtschaftspolitik bereitet hat. Diesem Wirtschaftsegoismus Eng-lands hatte gerade Friedrich List leidenschaftlich den Kampf angesagt. In Hamburgs Nachbarstadt Lübeck hatte er mehr Aufnahmebereitschaft für seine Gedanken gefunden.

Das ganze Denken mußte sich in jener Zeit von der überlieferten Vorstellung der Land- und Wasserstraßen als der einzigen Transportwege lösen. Dieser Umstellungsprozeß beanspruchte gerame Zeit trotz der praktischen Beispiele im eigenen Lande, vor allem aber in England und Frankreich. Wie schwierig diese Lösung von der Überlieferung war, dafür gibt die erwähnte Schrift von Bülow-Cummerow aus dem Jahre 1843 recht eindrucksvolle Belege als kritische Äuße-rung zu dem Plan der preußischen Regierung eines die ganze Monarchie umfassenden Eisen-bahnnetzes. Obwohl der Verfasser die grundsätz-lichen Vorteile der Eisenbahn gegenüber den bis-herigen Transportwegen und Mitteln nicht ver-kannte, sich auch ihrer militärischen Bedeutung nicht verschloß, wagte er doch nicht den Sprung über den Schatten, vermochte er sich nicht vom Pferd als Zugkraft der Eisenbahn ganz zu lösen, und setzte dem Bahnbau wie der Verwendung der Dampflokomotive enge Grenzen.

Bis zum Jahre 1842, in dem Bülow-Cummerow seine kritischen Gedanken niedergelegt hat, waren in Preußen schon 587 Kilometer Eisen-bahnen gebaut: Berlin—Potsdam, Düsseldorf—Elberfeld, Berlin—Anhalt—Köthen, Magdeburg—Leipzig, Herbsthal—Aachen—Köln. Darüber hin-aus waren bereits finanziert und in Bau begriffen Berlin—Stettin, Berlin—Frankfurt, Magdeburg—Halberstadt, Bonn—Köln und die Oberschlesische Bahn. Und trotzdem konnte sich ein Mann wie Bülow-Cummerow noch keine selbständige preu-ßische Eisenbahnverwaltung vorstellen, sondern trat nachdrücklich dafür ein, die Eisenbahn der Post in Regie zu übergeben. Grund: das Pferd. Werden der Post auch die Eisenbahn-Personen- und -Frachtransporte überwiesen, dann wird sie eine große Masse von Pferden halten müssen, die gegebenenfalls auch den militärischen Zwecken verfügbar sind.

Für militärische Zwecke wäre der Pferde-betrieb schon deshalb von Vorteil, weil — so rechnet der Verfasser aus — jedes Postpferd mit entsprechend eingerichteten Wagen in 24 Stun-den 36 Pferde fortschaffen könnte, 100 Postpferde täglich 3600 Pferde, die bequem den Weg Berlin—Köln in acht Tagen bewältigen würden. Was Artillerie und Train betrifft, so wäre keine fremde Anspannung nötig, denn die Pferde wür-den sich untereinander selbst im Ziehen ablesen. Auf gleiche Weise könnten in sechs Tagen 48.000 Mann Infanterie transportiert werden. Zu grö-ßeren Militärtransporten, namentlich eines ganzen Armeekorps einschließlich Kavallerie, an den Rhein, würden Lokomotiven, selbst bei Be-schaffung im großen, nie geeignet sein. Zwar würde es möglich sein, mit Lokomotiven Kanonen, Munition und einen Teil der Infanterie, nie-mals aber die Kavallerie und die Artillerie-bespannung und ebensowenig die großen Massen Infanterie mit diesen dahin zu versetzen. Man dürfe nicht Kanonen ohne Pferde und Infanterie

ohne Kavallerie dem Feind gegenüberstellen. Dies könne nur bei doppelter Schienenlage und gleichzeitiger Tätigkeit von Dampf- und Pferde-kraft bewirkt werden.

Viel weniger kostbar würde der Eisenbahn-bau, wenn keine Lokomotiven darauf fahren. Dann fallen die Kosten des stärkeren Baues der Lokomotiven, die Ausgaben für die Feuerung (Pferde machen es allerdings auch nicht ohne Futter!) die großen Aufsichtskosten für die Sicherheit der Fahrt mit Lokomotiven und die kostspieligen Strombauten für die Oder- und besonders die Weichselübergänge (im damaligen Preußen) weg. Dazu käme noch, daß Loko-motiven schwerlich Tag und Nacht fahren könnten, wohl aber die mit Pferden benannten Wagen. (Auf der österreichischen Strecke Lun-denburg—Brünn hatte man aber bereits 1839 den ersten einochennachenden Schritt zur Einführung des Nachtverkehrs gemacht.) Eine zu große An-spannung der Dampfkraft würde auch oft für Menschenleben gefährlich werden. Andererseits würden reine Pferdeisenbahnen reichliche Zin-sen tragen.

Aus allen diesen Argumenten erkennt man, wie schwer es vor hundert Jahren selbst geistig hochentwickelten Männern war, sich in neue, un-übliche Formen des Verkehrs und in ihre Folgeerscheinungen hineinzuversetzen, und wie rauh man an den überlieferten und vertrauten Einrichtungen klebte. Man vermehrte nicht den Fortschritt, aber man wollte ihn abbremsen. Eile mit Weile. Tatsächlich ist schon ein ganzes deut-sches Eisenbahnsystem vorzeichnet hatte, konnte man sich nicht in ein solches System hin-einversetzen.

Eine Entschuldigung allerdings gab es für die damalige deutsche Kleinmütigkeit, die Auf-teilung des Reiches in über drei Dutzend souve-räne Staaten und eine noch viel weitergehende territoriale Zersplitterung dieser Länder. Das er-schwerete ein weiträumiges Denken und Planen im Gegensatz zu anderen Ländern, die in der Ent-wicklung der Eisenbahnen kräftig vorgegangen waren. So allein war es möglich, daß z. B. für den 1840 begonnenen Bau der holländischen Staats-bahn Mannheim—Basel noch eine eigene holländische Eisenbahnverwaltung vorstellten, sondern trat nachdrücklich dafür ein, die Eisenbahn der Post in Regie zu übergeben. Grund: das Pferd. Werden der Post auch die Eisenbahn-Personen- und -Frachtransporte überwiesen, dann wird sie eine große Masse von Pferden halten müssen, die gegebenenfalls auch den militärischen Zwecken verfügbar sind.

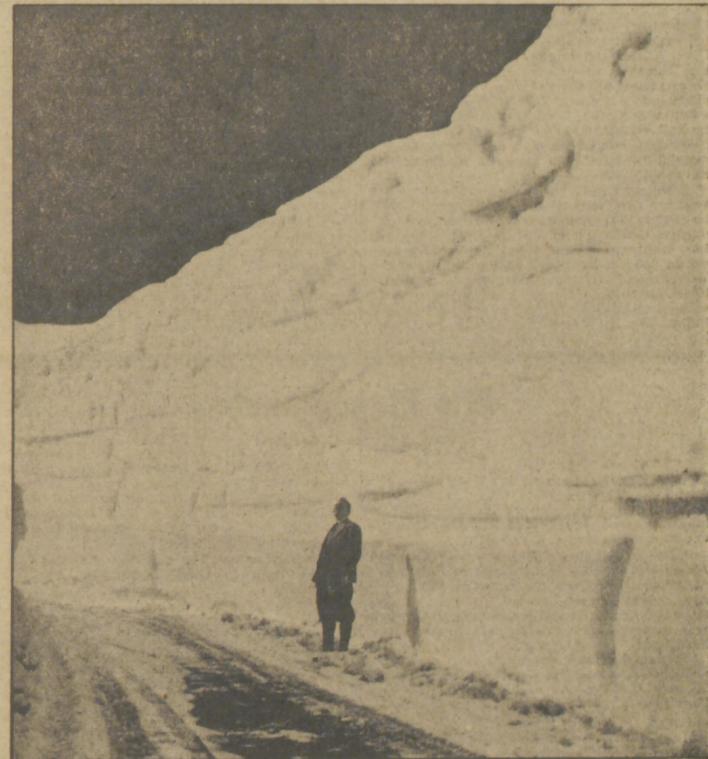
Für militärische Zwecke wäre der Pferde-betrieb schon deshalb von Vorteil, weil — so rechnet der Verfasser aus — jedes Postpferd mit entsprechend eingerichteten Wagen in 24 Stun-den 36 Pferde fortschaffen könnte, 100 Postpferde täglich 3600 Pferde, die bequem den Weg Berlin—Köln in acht Tagen bewältigen würden. Was Artillerie und Train betrifft, so wäre keine fremde Anspannung nötig, denn die Pferde wür-den sich untereinander selbst im Ziehen ablesen. Auf gleiche Weise könnten in sechs Tagen 48.000 Mann Infanterie transportiert werden. Zu grö-ßeren Militärtransporten, namentlich eines ganzen Armeekorps einschließlich Kavallerie, an den Rhein, würden Lokomotiven, selbst bei Be-schaffung im großen, nie geeignet sein. Zwar würde es möglich sein, mit Lokomotiven Kanonen, Munition und einen Teil der Infanterie, nie-mals aber die Kavallerie und die Artillerie-bespannung und ebensowenig die großen Massen Infanterie mit diesen dahin zu versetzen. Man dürfe nicht Kanonen ohne Pferde und Infanterie

In den seither verflorenen hundert Jahren ist die Eisenbahn, deren Aufbau und Ausbau jahrzehntelang durch die deutsche Kleinmütigkeit gehemmt war, zum Schriftmacher des deutschen Einheitsstaates geworden. Und was sie in diesen Jahren, die wir jetzt durchleben, für das neue größere Deutschland und im Kampf für seine Freiheit und Weltgeltung leistet, das übertrifft alle früheren und kühnsten Vorstellungen und wird für immer das Ruhmesblatt in ihrer Ge-schichte sein. Adolf Hager

Russische Straßen im Winter

Zur Verhinderung der Schneeverwehungen werden von der OT zu beiden Seiten der Rollbahnen auf Tausende von Kilometer langen Strecken Schneefräsen gebaut und in südlichen Gegenden, wo großer Holzangel herrscht, Zäune aus geflochtenen Strohhalmen. Auch wurden Fichten- und Tannenhecken angelegt und teilweise sogar kilometerlange hölzerne Schneefräsen gebaut.

betriebshaltung der Kraftfahrzeuge. Bei den tiefen Temperaturen besitzt das Öl häufig nicht mehr die nötige Schmierfähigkeit, wodurch das An-lassen von Maschinen bei großer Kälte sehr schwierig und mit Gefahren verbunden ist. Die Männer des OT-Winterdienstes — der übrigens auch durch einen gut organisierten Stra-ßenwetterdienst des Wehrmachtverkehr lau-



Die Schneefräse hat die mehrere Meter hohen Schneeverwehungen in kurzer Zeit durchstoßen und die Straße für den Verkehr freigemacht.

Als im Herbst des Jahres 1941, die ersten Schneeräumlichkeiten nach dem Osten gingen, fehlte es naturgemäß noch an praktischen Er-fahrungen, und man begann damit, entlang den Rollbahnen in gewissen Abständen Unterkünfte für die Truppen sowie Straßenmeisterien anzu-legen, von denen aus der Kampf gegen den Winter geführt werden sollte.

Um die Schneeverwehungen nach Möglichkeit zu verhindern, haben die Sowjets den Straßen-körper etwas erhöht angelegt, so daß der regel-mäßig niedergehende Schnee durch den meist ziemlich kräftigen Wind zum großen Teil von der Straße fortgeblasen wird. Auch haben sie zu beiden Seiten der Straße Dämme aufgeschüttet, die Schutz gegen die Schneeverwehungen bieten sollten, doch nicht dies in vielen Gegenden nicht aus. Interessant ist auch, daß die Sowjets in großem Umfange den Schnee gewalzt haben, so daß selbst schwere Fahrzeuge in gutem Tempo darauf fahren können. Zum Teil haben sie auch den Schnee mit Sand gemischt, um die Fahrbahn zu befestigen. Ferner haben sie Eisspur-strassen angelegt, indem sie im Herbst Rillen in die Fahrbahn gruben und sie mit Wasser füllten. Im Winter bildete dann das Eis eine feste Grundlage.

Die Schneefräse hat die mehrere Meter hohen Schneeverwehungen in kurzer Zeit durchstoßen und die Straße für den Verkehr freigemacht. Auf dem OT-Zentrale fund über den Verkehrszustand des Stra-ßen-netzes unterrichtet — wurden in Lehrgängen und durch fahrende Winterdienstschulen mit Kalt-sturmmaßnahmen und Winterhilfsmittel vertraut gemacht. Ferner wurden an den Rollbahnen in Zwischenräumen von 30 bis 40 Kilometer Stütz-punkte eingerichtet, wo die Fahrzeuge durch ein-fache Holzschuppen und auch durch Überdecken mit gepreßten Strohhalm gegen den eisigen Wind geschützt wurden. Außerdem hat die OT selbst ein sehr zweckmäßiges Anwär-m-gerät für Motoren geschaffen, das in der Hand-habung äußerst einfach ist, wie überhaupt an allen Stellen die Forderung der Selbsthilfe an Ort und Stelle, auch mit den primitivsten Mitteln, im Vordergrund stand. H. Zimmer

Das deutsche Eisenbahn-System



Das weitmächtige deutsche Eisenbahnsystem nach dem Plan von Friedrich List

Besuch in einer Erfurter Samenzüchtere

Kohlrabi statt Primeln

„Wir sind froh, daß die Saison jetzt zu Ende geht und daß wir im großen und ganzen alle Wünsche erfüllen können, die unsere Kunden an uns stellen“, leitet der Chef einer der größten deutschen Samenzüchtereien in Erfurt unser Gespräch ein.

brauchte. Am nachhaltigsten sind die Schäden in den Baumschulen zu spüren, dauert es doch etwa drei bis fünf Jahre, bis wieder junger Nachwuchs gezogen sein kann.

sprechende Vermehrung des Samenbaus notwendig. Statt der Primeln stehen jetzt Kohlrabi im Glashaus. Ausgesuchte, hochwertige Exemplare mit etwa einem Meter hohen Trieben, an denen die grünen Samenschoten baumeln.



Eine schöne Ernte von Riesen-Melonenkürbis, die als Saatgut dient

samen waren erheblich höher als in normalen Zeiten. Dabei hat aber gerade die Samenzüchtereien selten ungünstige Erntejahre hinter sich.

turen sind dadurch noch auf weite Sicht reichlich mit Arbeit eingedeckt.

Der milde Winter des letzten Jahres hat vieles wieder gutgemacht und Hoffnung auf eine kommende reiche Samenernte gegeben.

Die Samenzucht ist außerordentlich von der Witterung und den Naturereignissen abhängig. „Wir sind aus Erfahrung mit unseren Schätzungen und Voraussagen sehr vorsichtig“, meint der Betriebsführer.

Der Züchter muß darum stets versuchen, für einen Ausgleich zu sorgen, um den völligen Ausfall einer Sorte zu vermeiden. Das geschieht durch die Verteilung der Samen auf eine möglichst große Zahl von Vermehrern.

Der Züchter muß darum stets versuchen, für einen Ausgleich zu sorgen, um den völligen Ausfall einer Sorte zu vermeiden. Das geschieht durch die Verteilung der Samen auf eine möglichst große Zahl von Vermehrern.



Großköpfiger Blumenkohl zur Samenzucht

Der Wind als abtragende Kraft

Australien fliegt fort

Der Wind trägt zur Veränderung und Umgestaltung der Erdoberfläche bei. Nur beachten wir es nicht, weil der Wind als abtragende Kraft bei uns nur dann Wirkung hat, wenn durch Verwitterung das feste Gestein genügend zermürbt und zersetzt ist.

Europas Staubfalle und Schmutzregen beobachtet wurden, die als Folgen großer Verwehungen der westlichen Sahara festgestellt werden konnten.

Diese Wüstenverwehungen tragen im Laufe der Jahrtausende zu grundlegenden Veränderungen des Landschaftsbildes der Erde bei. Aber nicht braucht gar nicht erst in die Wüste zu gehen, um zu studieren, wie der Wind die Erdoberfläche verändert.

Unablässig zernagen Frost und Hitze, Sturm und Regen die Gebirge und Felsen, Bergmassive werden zu Steinen. Besonders die Wüste ist der Schauplatz zahlreicher Vorgänge, die die härtesten Felsen in Stücke zerlegen.

Von den über Inneraustralien wehenden Stürmen werden Hunderttausende von Tonnen Sand alljährlich hinweggeführt und weit übers Meer bis zum ehemaligen Niederländisch-Indien fortgetragen.

Erinnerlich ist noch der große Staubfall zwischen der Weichsel und dem Asowschen Meer im April 1922, der im römischen und polnischen Gebiet die ungeheure Staubmenge von 1,67 Millionen lieferte.

In weit größerem Maße als hier zeigen sich die Veränderungen des Landschaftsbildes naturgemäß in jenen Gegenden, in denen die Wüstenbildung ungehindert fortschreitet und Jahr um Jahr gewaltige Strecken Landes gewinnt, versandet und ausdort.

So leistet der Wind eine immerwährende mechanische Arbeit und trägt zu allerlei Umformungen und Veränderungen des Erdenanlitzes bei.

letzter Zeit erheblich vergrößert. Gleichzeitig wurde den Vermehrern durch eine wesentliche Verbesserung der Aufzuchtpreise vom Reichsanstand ein Anreiz zu verstärktem Anbau gegeben.

Daneben wird die Blumenzucht nur so weit weiterbetrieben, daß die wertvollen Züchtungen, in denen jahrzehntelange Arbeit steckt, nicht vergehen. Sie darf nicht vollkommen abreißen, weil die Züchtergebnisse sonst unwiederbringlich verloren wären.

Bestimmte Sorten haben — zum Teil kriegsbedingt — deutlichen Vorzug gewonnen. So die „Dauerkohlarten“, die gegenüber den normalen



Gemüse-Jungpflanzen werden ins Freie gesetzt

Sorten eine erhöhte Haltbarkeit und Festigkeit besitzen. Sie werden vor allem in jenen Anbaugesegenden stärker verlangt, wo die Kohlenite in Kohlscheunen für die Winterversorgung der Bevölkerung aufbewahrt wird.

Zwei typische „Kriegsgewinnler“ werden mit zum Schluß vorgeführt. Der erste ist der „Chinesische Kohl“. Er ist als Zwischenfrucht begehrt, weil er erst im Juli oder August zur Aussaat kommt.

Der andere Kriegsgewinnler ist der Tabak. Das edle Kraut wird heute von vielen Kleinverbraucher selbst angebaut. Der Hausgarten muß ein zusätzliches Kontingent zu den wertvollen Punkten der Raucherkarte liefern.



Saatgut der Hausurke „Beste von allen“ im Glashaus

Aufnahmen: Werkbild

Komponieren nach Filmmetern

Man kommt aus dem Kino und summt ein Lied vor sich hin. Eigenartig: es bleibt im Ohr, es gefällt dem musikalischen Gedächtnis, obwohl nicht Zarah Leander es war, die es sang, obwohl es überhaupt keinen Text hat und im „Hauptfilm“ überhaupt nicht vorkam.

Man mußte einen Mann „vom Bau“ fragen, um Antwort zu bekommen. Und man erfuhr, daß ein ganzes Heer von bekannten deutschen Komponisten aufgegeben ist, um die packenden Bilder der Deutschen Wochenschau musikalisch zu untermalen.

anonym. Mit ihnen erklingen von der Leinwand bekannte Musikstücke von der großen Spielfilmen — etwa „Feuertaufer“, „Pour le mérite“ — oder musikalische Ausschnitte aus den Olympia-Filmen Leni Riefenstahls.

Die tönende Wochenschau ist fünfzehn Jahre alt, ebenso alt wie der tönende Film. Sie hat von Anfang an Komponisten auf den Plan gerufen, die eine Aufgabe erhielten, die schon der Klavierspieler vor der stummen Leinwand im Kleinen zu lösen versucht hatte: den richtigen Ton zum richtigen Bild zu finden.

Seit einem Jahr hören wir Kulturfilmmusik im Rundfunk. Eine der ersten Sendungen hatte den Titel „Woher kenne ich diese Musik?“

W.F. Maschner

Die Handgranate

Erzählung von C. B. Papi

„Selchow?“ Birgels starrte gespannt den Hang hinunter in die Büsche.

Hier hatte er vor wenigen Sekunden den Lastkraftwagen aus der Kolonne ausscheren, kippen und in den Abgrund stürzen sehen.

Bremsen, aus dem Fahrzeug springen, zu der Absturzhilfe laufen, als könne er den abstürzenden Wagen halten, war für Birgels das Werk eines Augenblicks gewesen.

Jetzt horchte er angestrengt hinunter. Kein Laut war zu vernehmen. Nur irgendwo rauschte ein Bach.

Seltsam hob sich das weiße Holz geschnitten und geknickter Stämme vom Dunkelgrün und Schwarz des Buschwerks ab. Ein undeutliches Loch wie in dem Dickicht den Weg, den der abgestürzte Wagen genommen hatte.

In einem plötzlichen Entschluß sprang Birgels hinein. Auf glitschigem Lehm, durch nasses Geröll fuhr er fast abwärts, auf eine dunkle Masse zu, aus der seltsam ruhig Quäl und düsteres Feuer herausstrahlte. Weißer Dampf zischte böseartig dazwischen. Der Wang hing halb auf der Seite mit dem Kopf in einem Bach.

An einem Baum lag halbangelehnt Selchow. „Verdammt! Irgend etwas an der Lenkung“, brummte er mit schmerzhaft verzogenem Gesicht.

Dann erhob er sich zuckend im Bach auf der jenseitigen Seite lagen die Fässer. Sie mußten von dem brennenden Wagen weg. Selchow packte mit an, aber mitten im Bach brach er zusammen. Mit beiden Händen hielt er den rechten Oberschenkel.

Da — endlich erschienen die beiden andern. Sie waren im Bogen gelaufen und kamen den Bach herauf.

„Selchow, Menschenskind, was ist?“ brüllte Birgels und bückte sich mit seiner Mütze zum Bach, um dem Freund das Gesicht zu kühlen.

Als Selchow die Augen aufschlug, griff er wieder nach dem Schenkel und fragte: „Ob er gebrochen ist? Es tut so weh, Karl.“

„Och, Selchow“, meinte Birgels beruhigend, „das ging doch so gut mit dem Fässerröllchen. Bissel angeknackst.“

Dabei zerschnitt ihm die Sorge das Herz. Verdammte bleich sah er aus, der Selchow.

„Komm — wir legen dich oben drauf. In ein paar Stunden holen wir dich.“

Selchow wimmerte leise als sie ihn hinauftrugen. Sie hüllten ihn in Woldecken und legten ihm die Maschinenpistole in den Arm. Er lag gut getarnt hinter Büschen Niemand konnte ihn sehen. Sie winkten nochmals Er erwiderte es schwach, aber mit zufriedenen Lächeln.

„Was wühlte er denn da noch aus der Decke heraus?“ fragte der dicke Bohne.

„Och, seine blöde Handgranate“, lächelte Birgels, „ohne die fühlt sich der Selchow nicht wohl allein.“

„Wie er das nur fertiggebracht hat, war doch ganz ebensame Straße“, murmelte der lange Karstens, worauf Birgels „Halts Maul!“ brummte und wütend Gas gab.

Links Gestrüpp. Dann Wald. Drei Birken am linken Wegsaum, das merkte er sich für den Rückweg.

knallte mit dem Kopf an das Dach des Führerhauses, bis es nicht mehr weiterging.

Birgels arbeitete wie toll. Nach Stunden hörte er hinter sich rasch tappende Schritte. Als er sich umwendete, sah er sich fünf Sowjets gegenüber, die weit auseinander gezogen, auf ihn zu kamen. Langsam nahm er die Arme hoch. Einer rief ihm das Koppel mit der Pistole herunter.

Dann stießen sie Birgels vorwärts. Es ging die ganze Strecke zurück. Birgels überlegte konnte Selchow helfen? Was mochte mit ihm los sein?

Da um die Kurve blinkte die erste Birke, dann die zweite. Hundert Meter weiter die dritte. Dann kamen noch 100 Meter Wald, dann hundert Meter Gestrüpp. Dahinter mußte Selchow liegen.

Der Wald war vorbei. Da zehn Meter voraus geht die Spur des Selchowschen Wagens über den Straßenrand. Schon konnte er das Loch im Gestrüch erkennen. Da unten lag irgendwo der Wagen. Hier war er heute vormittag hineingesprungen.

Jetzt wogel Einer der Sowjets taumelte zur Seite. Birgels hatte ihn vor den Wagen gestoßen und war in den Büschen verschwunden. Schüsse peitschten hinter ihm her. Verdammte! Ein Schlag ging ihm durch den Körper. Das linke Knie machte nicht mehr mit Er kroch auf den Händen weiter. Da war schon das Ende des Gestrüpps. Drüben hinter dem Busch mußte Selchow liegen. Selchow und die Handgranate.

Birgels keuchte. Das letzte Stück sahen die Sowjets ein. 20 Meter waren zu überwinden. Nein, er konnte es nicht schaffen. Das verdammte Knie. Es war Wahnsinn. Noch ein Blick zu den Sowjets. Sein Herz stand fast still. Der im kurzen Pelz hatte ihn entdeckt.

Da zerriß plötzlich ein gelber Blitz mit einem roten Kern mitten unter den Füß das abendliche Dämmer. Der im Pelz, der eben die andern auf Birgels

Der Angerkrug

Auf dem Kreuzanger in Dielmissen, an der von Holzwinden über Escherhausen zwischen Vogler und Ith zur Weser und nach Hameln führender Straße, steht seit vielen Jahren der Angerkrug. In ihm hat Goethe im Jahre 1801, als er Pyrmont besuchte, zweimal übernachtet, und zwar auf der Hinreise am 12. Juni und auf der Rückreise am 18. Juli. Damals hatte der Angerkrug ein anderes Aussehen als heute. Er bestand, wie ein alter Bericht besagt, aus einem guten Wohnhaus mit einem Schornstein nebst Stall über einem Dach. Dazu kam ein Badehaus.

Der Angerkrug war bereits zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges vorhanden. Früher führte die alte Heerstraße von ihm vorbei und weiter durch die Dorfstraße von Dielmissen bis zum sogenannten Schlagbaum, wo ein Zollhaus stand. Während die andere Dorfwirtschaft Abgaben an Proviantgeld, Kontribution, Landschatz und andere Steuern, wie Kuhgeld, Kälbergeld, Grasgeld und Kirchenmessengeld, zu zahlen hatte, war der Angerkrug von jeglichen Abgaben befreit gewesen. Er hatte weder Korn- noch Fleischzehnten noch Wiesenzins zu zahlen. Lediglich die Fürstenkammer zog als Gutsbesitzerin monatlich 17 gute Ggr. 3 Pfg. ein. Am Kriegsjahr 1758 allerdings hatte auch der Angerkrug Proviantgeld und Landschatzabgabe zu entrichten. Zu jener Zeit, im Siebenjährigen Kriege, soll

Ferdinand von Braunschweig, der Sieger von Krefeld und Minden, im Angerkrug übernachtet haben. Damals soll auf dem Tuchtberg bei Tuchtelde, nordwestlich Dielmissen, ein Feldlager der Franzosen gewesen sein. In Dielmissen erzählt man sich noch heute von einem alten Grenadier namens Lindemann, der damals den Herzog vor der Gefangennahme durch die Franzosen bewahrt haben soll. Was an der Erzählung wahr ist, kann heute nicht mehr festgestellt werden. Wir wissen nur soviel, daß dieser Lindemann tatsächlich gelebt hat. Seine Entlassungsurkunde vom Militär ist noch vorhanden. Lindemann soll später Weber geworden sein. Damals, als die Erzählung spielte, soll er auf Heimatsurlaub nach Dielmissen gekommen sein und gesehen haben, wie die französischen Truppen in Richtung auf den Angerkrug marschierten. Als bald soll Lindemann in das Gasthaus geeilt und den Herzog in Kenntnis gesetzt haben. Hierauf habe er Ferdinand und sein Gefolge durch den Wald, der zu jener Zeit bis zur Straße reichte, auf den Tuchtberg geführt. In dem dann folgenden Gefecht bei Wickensen wurden die Franzosen zurückgeworfen. Aus Dankbarkeit soll Ferdinand dem alten Grenadier auf seinen Wunsch ein Stück Land zur Anlage eines Gartens geschenkt und ihn nach Beendigung des Krieges sogar einmal persönlich aufgesucht haben. Heinrich Röser

Handgranate“, Selchow verzog seinen Mund zu einem Grinsen. Sie hüllten sich beide in die Decken. Ein samtblauer Himmel spannte sich über ihnen. Die Sterne funkelten besonders hell, so schien es jedenfalls den beiden. Dann rumpelte es in der Ferne. Die Kameraden kamen.

Volkswirtschaft und Schiffahrt

Hamburger Fremdenblatt

Die gewerbliche Wirtschaft im Generalbezirk Schlotmir

Die Bedeutung der gewerblichen Wirtschaft im Generalbezirk Schlotmir tritt hinter der Landwirtschaft weit zurück. Wenn es auch nur wenig war, was an Industrie und Handwerk ansetzt, so ist in einmündigen produktionsfähigen Zustand der deutschen Verwaltung überzogen worden, konnte so entsprach es deutscher Tatkraft, wie dem Gebot des Krieges, jede Hilfsquelle auszunutzen. Der Ausbau der vorhandenen handwerklichen und industriellen Betriebe sowie der Wiederaufbau der nur teilweise zerstörten Fabriken wird daher nicht nur schon seit längerer Zeit nach großen Gesichtspunkten von der selbständigen Hauptabteilung Wirtschaft im Generalbezirk vorgenommen. Hinzu tritt die Aufgabe der Versorgung der in diesem Gebiet eingesetzten Reichsdeutschen und Volksdeutschen sowie der einheimischen Bevölkerung mit dringend erforderlichen Gebrauchsgüter.

Die Verhältnisse, wie sie sich heute für die in der Ukraine bestehenden deutschen Einwohnern als Kern- und Ansatzpunkte der Erzeugung und des Handels bieten, sind etwa vergleichbar mit den Zuständen, wie sie der deutsche Kaufmann in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts im Reich erlebte. Der Kaufmann kann hier nicht nur Warenvermittler sein, sondern er muß daneben mithelfen, die Produktion im Lande selbst aufzuleben. Dabei zwingen ihn bereits die Schwierigkeiten, im Reich genügend zweckentsprechende Einkäufe vorzunehmen, wie auch die Fragen des Transports und der Verteilung. Die Einzahlungen sind demnach, auch wenn die Notwendigkeit der Einrichtung von Kaufhäusern für die Deutschen vornehmlich erschien, weniger Einzelhändler als Binnenkaufleute. Heute haben sich die Firmen im Generalbezirk Schlotmir in diese Aufgabe weitgehend eingeföhnt. Trotz der Schwierigkeiten der Warenbeschaffung und des Transports ist es mit wenigen Ausnahmen gelungen, den Umsatz der Verhältnisse Herr zu werden und die Bedürfnisse zu befriedigen.

Hinweis auf das Firmenalter in der Werbung

Folgende Entscheidung in der Frage des Firmenalters in der Werbung wird im „Wirtschaftsblatt Mittelteil“ (Heft 5) mitgeteilt:

Ein Unternehmen hatte Rechtsbriefen versandt, in denen es darauf hinwies, daß es schon vor 30 Jahren Kokoskern gehandelt habe. Das Oberlandesgericht Hamm verurteilte die Firma zur Unterlassung dieser Behauptung. Es traf zwar zu, daß die Firma 1907 gegründet war, sie war jedoch 1921 in die Hände eines anderen Mannes übergegangen und seitdem unter dem Namen des jetzigen Inhabers in Betrieb genommen. Eine solche Unterbrechung des Betriebes läßt nach Auffassung des Oberlandesgerichts die erwähnte Angabe als unwahr erscheinen. Die Firma wollte damit unzulässigerweise ein dreißigjähriges ununterbrochenes Bestehen und die dabei fortgesetzt gesammelten Erfahrungen andeuten. Diese Angaben sind einseitige richtige Angabe im Sinne des § 3 UWG dar. — Der Werbepater der deutschen Wirtschaft vertritt die gleiche Ansicht. Eine Lösung des Unternehmens, eine Konkursöffnung usw. bedeuten nämlich eine so schwerwiegende Unterbrechung, daß trotz einer späteren Fortsetzung des Geschäftes der Hinweis auf das ursprüngliche Alter unzulässig bleibt.

2300 Morgen Neulandgewinn in vier niedersächsischen Kreisen. Die Landbauanstalt Hannover hat in der Zeit von Juli 1942 bis jetzt die Kultivierung von mehr als 1600 Morgen Gland betrieben und als zur Acker- und Grünlandgewinnung geeignet erachtet. Unter Einbeziehung der durch Rodung gewonnenen Flächen — 670 Morgen — bedeutet dieses Arbeitsergebnis einen Gesamtneulandgewinn von 2300 Morgen, die nun in der Kriegserzeugungsbeschäftigung zum erstenmal einen Ernteertrag bringen werden. Die gute Winterwitterung hat die Preisgestaltung für die im Frühjahr entfallenden Kultivierungskosten günstig beeinflusst. Die einzelnen Abnahmebereiche lassen erkennen, daß seitens der Bauern und Landwirte sehr gute und sorgfältige Arbeit geleistet worden ist. Auch die notwendigen Düngergaben konnten überall in ausreichender Menge verabfolgt werden.

400 Jahre Oberhammer Freiberg in Sachsen (von 1542—1942). Eine Festschrift, die vom Heimatverein Sachsen bereitet wurde, enthält eine Geschichte und Entwicklung des sächsischen Bergbaus, dargestellt an seinen bedeutendsten Männern. Unter ihnen sind Abraham von Schönberg, Heinrich von Trebra, Freiherr von Herder weit über ihre Tätigkeit als Bergbauingenieur bekannt und berühmt geworden. Gute Zeichnungen und Bilder erhöhen die Anschaulichkeit des Heftes.

Die Nationalbank des Protektorats als Wertpapieremissionsbank. Durch die Kriegsverordnung vom 29. April 51, § 124 wird die Geschäftsberechnung der Nationalbank, wie sie in § 121/122 S. 347/1920 dargestellt ist, um einen weiteren Abschnitt ergänzt. Dem Paragraphen ist ein Punkt 14 beigefügt, wonach nun die Nationalbank für Böhmen und Mähren auch berechtigt ist, Wertpapiere und andere Wertgegenstände zu emittieren und zu verwalten, die für alle die Geschäfte einer Wertpapieremissionsbank betreiben. Die Bedingungen auch für diese Geschäfte werden vom Bankrat festgesetzt. Die Verordnung ist am 1. April in Kraft getreten.

Der gewerbliche Rechtsschutz in Lothringen. Einer Übersicht des Mitteilungsblattes der Gauwirtschaftskammer „Westmarkwirtschaft“ zufolge sind die im Reich geltenden gewerblichen Rechtsschutzbestimmungen durch die Verordnungen in Lothringen eingeföhrt worden, und zwar das Reichsrecht über Warenzeichen, Patente, Gebrauchsmuster und Geschmacksmuster. Für einzelne Gebiete wurden gewisse Übergangsbestimmungen getroffen. So behalten die französischen Marken- und Warenzeichensachen noch für fünfzehn Jahre Geltung. Warenzeichnungen, die in Lothringen in Gebrauch waren, können nach dem neuen deutschen Warenzeichenrecht eingetragen werden. Gültige internationale Warenzeichen bleiben in Kraft. Deutsche Warenzeichen werden auf Lothringen erstreckt, soweit ältere in Lothringen hinsichtlich der Zeichen nicht entstanden. International geschützte Warenzeichen erlangen in Lothringen Schutz, sofern ihnen nicht ältere, verwechselbare, für gleiche oder gleichartige Waren bestimmte Zeichen entgegenstehen.

Eisenbahnunternehmen in den Alpen- und Donau-Reichsgaue und im Reichsgau Sudetland (Eisenbahngesetz). Auf Grund der Verordnung über die Ein-

führung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften in den Alpen- und Donau-Reichsgaue vom 6. Februar 1941 und der Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften im Reichsgau Sudetland vom 30. April 1943 wird eine Reihe von bisher in den Alpen- und Donau-Reichsgaue sowie im Reichsgau Sudetland geltenden Rechtsvorschriften über die Eisenbahnunternehmen (dieses stammen amtlich veröffentlicht) durch die Bundesratsverordnung über die Ein- und Durchführung der Reichsrechtlicher Eisenbahnvorschriften (S. Positionen) außer Kraft.

USA-Außenhandel. Die Außenhandelsresultate der USA für das erste Quartal 1943 zeigen weitere Verschärfung der auf den Tonnenmangel zurückzuführenden Einfuhrschwierigkeiten sowie erstmalig auch eine Abnahme der Ausfuhr gegenüber dem vorausgesetzten Quartal dieses Jahres. Die Einfuhr der USA, die sich nach Abschluß dieses Krieges von 1960 Mill. Dollar 1938 auf 3315 Mill. Dollar 1939, 2625 Mill. Dollar 1940 und 2345 Mill. Dollar 1941 erhöht hatte, aber nach Eintritt in den Krieg auf 2743 Mill. Dollar gesunken war, ist im ersten Vierteljahr 1943 weiter auf 711 Mill. Dollar zurückgegangen gegenüber 731 Mill. Dollar im letzten Vierteljahr des Vorjahres. Die Ausfuhr hat gleichzeitig von 3094 Mill. Dollar 1938 auf 3177 Mill. Dollar 1939 und 4022 Mill. Dollar 1940 zugenommen. Ist 1941 einschließlich der Pacht- und Leihlieferungen auf 5147 Mill. Doll. und 1942 ohne Berücksichtigung der Materiallieferungen an die im Ausland stationierten amerikanischen Streitkräfte auf 7826 Mill. Doll. heraufgeschwollen. Im ersten Vierteljahr 1943 dagegen hat der Export im Vergleich mit dem letzten Quartal des vergangenen Jahres einen leichten Rückgang von 2369 auf 2308 Mill. Dollar erfahren.

Der Ausfuhrüberschuß der USA ist somit von 859 Mill. Dollar 1939 auf 1397 Mill. Dollar 1940, 1802 Mill. Dollar 1941 und 5083 Mill. Dollar 1942 gestiegen und im ersten Vierteljahr 1943 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres weiter von 786 auf 1597 Mill. Dollar angewachsen. Diese „Überschüsse“ stellen indessen kein Aktivsaldo der amerikanischen Zahlungsbilanz dar. Sie stehen vielmehr, da die Amerikaner für die Pacht- und Leihlieferungen ja keine Bezahlung erhalten, lediglich auf dem Papier.

Strukturumschichtungen in der argentinischen Landwirtschaft. Ein Vergleich der Zusammensetzung des argentinischen Exports im ersten Vierteljahr 1943 mit vergleichbaren Perioden früherer Jahre ergibt einen auffällig starken Rückgang der Getreideexporte. Dagegen sind die Exporte für Viehzuchtprodukte, insbesondere für Fleisch, erheblich gestiegen. Bei den Fleischexporten ist bemerkenswert, daß infolge des noch immer nicht zum Abschluß gebrachten Fleischvertrages mit England und der Verschiffungsschwierigkeiten die Fleischexporte in der letzten Zeit wieder etwas rückläufig sind. Im

ersten Vierteljahr 1937 führte Argentinien 2,5 Mill. t Weizen aus, gegen nur 0,4 Mill. t in der vergleichbaren Zeit 1943. Die Maisexporte gingen in der gleichen Zeit von 1,3 Mill. t auf 0,05 Mill. t zurück, die Exporte von Leinwand von 0,68 auf 0,1 Mill. t. Insgesamt sind die Exporte von Weizen, Mais und Leinwand von 4,5 Mill. t im ersten Vierteljahr 1937 auf 0,54 Mill. t im ersten Vierteljahr 1943 abgefallen. Selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, daß 1937 ein Rekordjahr für die argentinischen Getreideerfassungen gewesen ist, bleibt diese Entwicklung bemerkenswert.

Für die Zunahme der Exporte an Viehzuchtprodukten sind die folgenden Zahlen anzuführen: Die Exporte stiegen von 0,35 Mill. t 1937 auf 0,38 Mill. t 1940 und 0,39 Mill. t 1942. Die Fleischpreise stiegen von 446 Pesos je t Kühlfleisch 1937 auf 480 Pesos 1939, 541 Pesos 1940, 716 Pesos 1942 und 731 Pesos im ersten Vierteljahr 1943. 1937 betrug der Preis je t Geflügelfleisch noch 263 Pesos. Er ist inzwischen auf 640 Pesos gestiegen. Die Tonne Büchsenfleisch kostete 1937 nur 332 Pesos, zurecht wird sie mit 1945 Pesos gehandelt. Innerhalb der gesamten Exporte stellen allein die Exporte an Viehzuchtprodukten 60 vH dar. In argentinischen Außenhandelskreisen vertritt man die Auffassung, daß durch die Umschichtung in der argentinischen Agrarwirtschaft ein durchgreifender Strukturwandel der gesamten argentinischen Landwirtschaft erforderlich sein wird. Die Schaf- und Schweinefleischexporte werden sich in Zukunft auf die Tatsache zum Ausdruck kommt, daß die Anbaufläche für Mais von 6 auf 4 Mill. ha beschränkt wurde.

Finanzielle Einweisung des ersten mandchurischen Wasserkraftwerkes bei Kirin-fan am Sonntagabend im Gegenwart von 1000 Delegierten der mandchurischen Regierung statt. Der Bau des Wasserkraftwerkes wurde im November 1937 begonnen. Das Werk wird mit einer Leistung von 1 Million P.S. bzw. 640.000 kW nach seiner Vollendung eines der größten Wasserkraftwerke der Welt sein.

Höchstpreise für handwerkliche Regelleistungen

Zur neuen Preisregelung für das Schmiedehandwerk

Die neuere Preispolitik ist durch eine Abkehr vom betriebsindividuellen Selbstkostenpreis gekennzeichnet. Statt dessen werden in immer stärkerem Maße Fest- oder Höchstpreise gebildet. Das hat seinen Grund darin, zu verhindern, daß mit Arbeitskräften und Material nicht gespart wird. Preiserechnungsvorschriften, die mit Zuschlägen auf Material und Lohnkosten arbeiten, interessieren aber den Unternehmer daran, möglichst viel Material und Arbeitsstunden aufzuwenden. Genau das Gegenteil aber wird erstrebt, besonders jetzt im Krieg.

Auf dem Gebiet der öffentlichen Aufträge werden daher die sogenannten LSOs, die Einträge für die Preisermittlung auf Grund der Selbstkosten bei Leistungen für öffentliche Aufträge, immer mehr verlassen und, wo es nur geht, Höchstpreise, die sogenannten Einheits- und Gruppenpreise, gebildet. Auch auf dem zivilen Sektor besteht seit einiger Zeit verstärkte Tendenz, namentlich für typisierte Erzeugnisse Höchstpreise zu bilden. Grundsätzlich dasselbe aber gilt auch von den Handwerkerpreisen. Gewiß gibt es im Handwerk auch individuelle Leistungen, für die ein Höchstpreis nicht gebildet werden kann. Für alle handwerklichen Regelleistungen, die also immer wiederkehren, sollten aber möglichst Höchstpreise gebildet werden.

Im Reichsanzeiger ist jetzt eine Anordnung über die Preisbildung im Schmiedehandwerk erschienen, die in dieser Hinsicht vorbildlich ist. Für Regelleistungen — dürfen höchstens die in der Anlage zu dieser Anordnung aufgeführten Preise gefordert, versprochen oder gewährt werden. Die Anlage führt etwa 200 solche Regelleistungen, wie Hufbeschlag, Wagenreparaturen, Werkzeugreparaturen und Reparaturen an landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten auf. Auch für Arbeiten, die mit den Regelleistungen vergleichbar sind, dürfen höchstens Preise berechnet werden. Die Preise für Regelleistungen unter Berücksichtigung der Kostenabweichungen entsprechen. Die Preise sind nach Ortsklassen gestaffelt. Die Preisbildung in der Ortsklasse nimmt die Preisbildungsstelle im Benehmen mit der handwerklichen Selbstverwaltung vor. Die Preise sind nicht Fest-, sondern Höchstpreise. Sie können also unter bestimmten Umständen herabgesetzt werden. Bestimmungen müssen sich entsprechend der Kostenersparnis gegenüber Arbeiten normalen Umfangs unternehmen werden, wie ganz allgemein auch für handwerkliche Regelleistungen die Vorschrift der Kriegswirtschaftsverordnung gilt, daß Preise und Entgelte nach den Grundsätzen der Kriegswirtschaftlichen Wirtschaft gebildet werden müssen.

Aber auch im Schmiedehandwerk gibt es individuelle Leistungen, die also nicht zu den erwähnten Regelleistungen gehören und die auch nicht mit ihnen vergleichbar sind. Für diese schreibt die Anordnung ein einfaches Kalkulationsmuster vor. Die Kosten sind nach 1. Werkstoff (Fertigungsmaterial) Kosten, 2. Fertigungslöhne, 3. Zuschlag für Gewinn und Wagnis (auf Summe 1 bis 3) zu gliedern. Die Kosten des Werkstoff (Fertigungsmaterial) -kosten sind die Kosten des Materials zu verstehen, das unmittelbar für die Leistung oder den Auftrag erfaßt wird, also insbesondere Fertigungswerkstoffe und Fertigungsteile sowie fertig bezogene Zulieferungsteile. Der Werkstoff ist mit dem Einstandspreis einzusetzen, also dem vom Handwerker zu zahlenden Einkaufspreis unter Berücksichtigung von Rabatten zuzüglich der Bezugskosten (Fracht, Rohgeld, Verpackung usw.). Jedoch brauchen bei der Berechnung des Einstandspreises Umsatzbonus und Kassenskonto nicht zu berücksichtigen sein. Der nicht vom Einkaufspreis abgesetzt zu werden. Der nach diesen Vorschriften ermittelte Einstandspreis darf in keinem Falle den für derartige Materialien üblichen Einzelhandelspreis überschreiten. Auf den so errechneten Einstandspreis

darf zur Abgeltung von Werkstoffgemeinkosten ein Zuschlag von höchstens 10 Prozent berechnet werden. Beim Mengenanstoß des Werkstoffes ist als Verbrauchsmenge die Rohmenge einschließlich des Verarbeitungsverlustes (Bruch, Späne, Verschnitt und dergleichen) einzusetzen, wie sie sich bei sparsamer Betriebsführung ergibt. Wiederverwertbare Rest- oder Abfallstoffe sind, soweit sie wertmäßig von Bedeutung und erfahrungsgemäß als Rohstoffe für die Herstellung der Werkstoffkosten zu berücksichtigen.

Die Lohnkosten sind nach der Anordnung nach Löhnen für Meister und Gesellen, für Lehrlinge und für sonstige Arbeiter aufzugliedern. Fertigungslöhne sind die Lohnkosten, die unmittelbar für die Leistung oder den Auftrag erfaßt werden. Es dürfen nur die unmittelbar bei der Leistungserstellung anfallenden Arbeitsstunden berechnet werden, die bei normaler Arbeitsleistung wirtschaftlich gerechtfertigt sind. Als Stundenlöhne dürfen nur die Stöplöhne vom 16. Oktober 1939 eingesetzt werden. Sobald die Löhne durch Tarifordnung oder durch eine sonstige Anordnung des zuständigen Reichs- oder Sondertrahendings neu geordnet werden, sind der Preisrechner grundsätzlich die neuen Löhne zugrunde zu legen. Wenn jedoch die am 16. Oktober 1939 geltenden Löhne über den neuen Tariflöhnen liegen, dürfen die davon betroffenen Unternehmen solange diese Löhne zugrunde legen, bis diese tariflich durch den Meister oder die handwerkliche Mitarbeiter den höchsten Gesellenlohn berechnen. Die Mehrleistung des Meisters ist in den Zuschlägen für Gemeinkosten, Gewinn und Wagnis berücksichtigt. Lehrlingsstunden dürfen mit 0,40 RM je Stunde berechnet werden.

Alle übrigen Kosten, außer den Werkstoffkosten und Fertigungslöhnen, werden durch einen Zuschlag auf die Fertigungslöhne abgegolten. Dieser Zuschlag darf höchstens 8 1/2 vH der Fertigungslöhne betragen. Bei Schmiedehandwerksbetrieben mit besonders hohen Gemeinkosten, die in die von den Bezirksstellen des Reichsinstitut für die Preisbildung aufgestellten Listen aufgenommen sind, darf statt des Zuschlags von 8 1/2 vH ein solcher von höchstens 110 vH berechnet werden. Für Gewinn und Wagnis darf auf die Summe der Fertigungskosten, Fertigungslöhne und der übrigen Kosten ein Zuschlag von 10 vH berechnet werden, nach Ablauf von vier Wochen von der Rechnungserstellung ab dürfen Verzugszinsen von 1/2 vH für jeden angefangenen Monat berechnet werden.

Die Handwerksbetriebe sind nach der Anordnung verpflichtet, für alle Arbeiten, deren Preis 30 RM überschreitet, die Kosten aufzuschreiben. Dies gilt nicht für Regelleistungen. Für alle Leistungen ist dem Auftraggeber eine Rechnung zu erteilen. Geschäftsbücher sind neben allen Buchführungsunterlagen fünf Jahre lang aufzubewahren, soweit nicht nach sonstigen Bestimmungen eine längere Aufbewahrungsfrist vorgeschrieben ist. Die Frist beginnt mit dem Ende des Jahres, aus dem die letzte Eintragung in das Geschäftsbuch stammt. Die Aufbewahrungsfrist gilt auch für Kostenaufzeichnungen sowie für Einkaufsrechnungen und Arbeitszeiter. Soweit aus volkswirtschaftlichen Gründen oder zur Vermeidung besonderer Härten eine Ausnahme dringend erforderlich ist, kann die Preisbildungsstelle Ausnahmen zulassen oder anordnen.

Die Anordnung tritt am 1. August in Kraft. Anordnungen der Preisbildungsstellen und Ausnahmebewilligungen treten mit dem gleichen Tage außer Kraft. Die Anordnung findet auch auf laufende Verträge Anwendung, soweit zur Zeit des Inkrafttretens der Anordnung der Handwerker seine vertragliche Leistung noch nicht erfüllt hat. Die Anordnung gilt auch in den eingegliederten Ostgebieten.

Erwerbsgesellschaften

Dresdener Nähmaschinenfabrik, Dresden. Das Vertragsverhältnis mit der Nähmaschinenfabrik GmbH, München, über 1942 verändert. Der Vertrag über die Abgabe von Nähmaschinenfabrik Dresden vom 29. Januar über die Aufhebung von Quoten, Kontingents- usw. Bestimmungen rückwirkend zum 1. Januar 1942 aufgehoben. Die Nähmaschinenfabrik Dresden ist nunmehr ein Teil der Nähmaschinenfabrik GmbH, München, die die Gesellschaft angehört. Beauftragt, für die Firma wurde ein Ausnahmebewilligung nachzusehen, wobei ein Einzel- und Dividende auf 22 000 RM vorzuzugestellen. A sowie 3 Proz. Dividendenanzahlung für 1937 und 3 Proz. Dividendenanzahlung für 1938 auf 250 000 RM vorzuzugestellen. B vorzuzugestellen werden. Für 1941 erhielten die Vorzugsaktien 6 Proz. Nachzahlung auf 1940, während die Vorzugsaktien B nur 3 Proz. Nachzahlung für 1937 erhielten. Die Stammaktien von 125 000 RM bleiben also wieder dividendenlos.

Papierfabrik Kabel AG, Hagen-Kabel. Für 1942 wird ein Jahresertrag von 1,762 (1,914) Mill. RM ausgewiesen, der sich um sonstige Einnahmen von 0,072 (0,083) Mill. RM erhöht. Löhne und Gehälter beanspruchen 0,952 (0,944) Mill. RM und Abschreibungen 0,274 (0,303) Mill. RM. Aus dem Reingewinn von 240,495 (282,134) RM sollen wieder 6 vH Dividende verteilt werden. Laut Geschäftsbericht hat der Beginn des Jahres 1942 eine außerordentliche Wirkung gehabt, die in vollem Umfang auszuweichen im Verlauf des Geschäftsjahres nicht gelang. Die vorjährige Umsatzhöhe konnte daher nicht ganz gehalten werden. Im neuen Geschäftsjahr war die Beschäftigung bislang befriedigend.

Schwarzenberger Brauerei, Landwirtschaftliche AG in Schwarzenberg (Mähren). Das Jahr 1942 schließt mit einem Reingewinn von 0,25 (G. V. 0,16) Mill. K. Die Dividende beträgt 50 K auf den Nennwert von 800 K. Im Vorjahr waren 35 K auf den Nennwert von 200 K gezahlt worden. Die AG hatte eine Erhöhung des AK von 0,6 auf 2,1 Mill. K zu Lasten des Stabilisierungsfonds durchgeführt.

Losenhausenwerk Diseldorfer Maschinenbau AG, Diseldorf-Grabenberg. Der Auftragsbestand erforderte 1942 auch nach Überprüfung durch die neu eingeföhrtene Bedarfsprüfungs- und Zulassungstellen die Anspannung aller Kräfte. Der Ertrag belief sich 1942 auf 2,12 (2,73) Mill. RM. Die unter den so. Erträgen von 0,21 (0,014) Mill. RM erscheinende Differenz ist der Wert der unter dem Auftragsvertrag von 1,31 (1,41), soziale Abgaben 0,07 (0,08) und Steuern 0,54 (0,73) Mill. RM. Nach Anlageabschreibungen von 0,21 (0,17) Mill. RM und Zuweisung von 100 000 (130 000) RM zur freien Rücklage (G. V. außerdem 108 000 RM an die gesetzliche Rücklage) bleibt ein Überschlag von 106 558 (102 990) RM. Der IV am 17. Mai wird vorgeschlagen, 4,5 (4,4) Proz. Dividende auf 2,28 Mill. RM Stammaktien auszuschießen, wovon 4,4 bzw. ausgezahlt werden. Die nach wie vor sehr starke Beschäftigung des Werks wurde auch 1943 den Einsatz der ganzen Kraft erfordert.

Bergwerksgesellschaft Hibernia AG, Herne i. Westf. Aus dem Amtlichkeitsrat Staatssekretär Wilhelm Keppeler und Unterstaatssekretär General der Infanterie von Hanneken, Berlin, ausgeschieden.

Gustav Schwarz GmbH, Ellersburg. Das Stammkapital ist auf Beschluß der Gesellschafterversammlung um 540 000 RM auf 1 Mill. RM erhöht worden.

Vereinigte Maschinenfabrik AG, Gumbinnen. In der IV wurden 6 vH Dividende und ein Vortrag von 15 282 RM genehmigt.

Stanzmaschinenfabrik Golditz AG, Golditz. Die in Leipzig abgehaltene IV genehmigte die Dividende von wieder 6 Prozent auf 3,4 Mill. RM AK.

Hant-, Jute- und Textil-Industrie AG, Wien. Da die Gesellschaft verhältnismäßig gut mit Rohstoffen versorgt wurde und auch die I. V. erstmalig eingesetzte Zellulose sich sehr bewährte, stieg der Umsatz erheblich. Die Papierqualität wurde den Erfordernissen entsprechend weiter verbessert. In den ungarischen Werk bedingte der gesteigerte Bedarf an Stoffen und Geweben eine wesentliche Erhöhung der Produktion. Auch alle übrigen Beteiligungen waren gut beschäftigt. Der Zugang unter Beteiligungen ergab sich aus der Erwerbung eines Anteils an der Hartfaser-Beschäftigungsgesellschaft mH, Berlin. Auch für das laufende Jahr wird eine günstige Geschäftsentwicklung erwartet. Die Gesellschaft hat den Ertrag mit 0,11 (0,12) auf 0,11 (0,12) Mill. RM erhöht. Löhne und Gehälter beanspruchen 0,952 (0,944) Mill. RM und Abschreibungen 0,274 (0,303) Mill. RM. Aus dem Reingewinn von 240,495 (282,134) RM sollen wieder 6 vH Dividende verteilt werden.

Mandschurisches Kraftwerk eingeweiht

Die feierliche Einweihung des ersten mandchurischen Wasserkraftwerkes bei Kirin-fan am Sonntagabend im Gegenwart von 1000 Delegierten der mandchurischen Regierung statt. Der Bau des Wasserkraftwerkes wurde im November 1937 begonnen. Das Werk wird mit einer Leistung von 1 Million P.S. bzw. 640.000 kW nach seiner Vollendung eines der größten Wasserkraftwerke der Welt sein.

Elektrische Wärmeapparate in der Schweiz

Über den Umfang der seit dem zweiten Kriegsjahr beobachteten starken Vermehrung der elektrischen Wärmeapparate in der Schweiz sind die statistischen Angaben der Schweizerischen Wasserwirtschaftsbehörde nach der von diesem Verband aufgestellten Statistik für die „Flucht in die Elektrizität“ 1942 zum Ankauf von 227 000 elektrischen Wärmeapparaten im Durchschnitt der letzten zwei Vorjahresjahre. An der Spitze standen 50 000 Kochherde und Koehplatten, und trotz der notwendig gewordenen Energieverbrauchsbeschränkungen wurden dreimal soviel Heizkörper erwärmt. Der Ankaufswert der 1942 neu installierten elektrischen Haushaltswärmeapparate und Großkühlen belief sich auf 343 000 k.W., der jährliche Energieverbrauch belief auf 75—80 Mill. kWh.

Finnische Handelsverträge

Die für die Handelsvertragsverhandlungen mit der Türkei, Bulgarien und Rumänien eingesetzte finnische Delegation hat am 30. April in London die stellvertretende Abteilungschef Valilla und Kammerer Sundmann gehört, ist, wie amtlich mitgeteilt wird, nach Helsinki zurückgekehrt.

Als Ergebnis der Verhandlungen wurde mit der Türkei am 4. April ein neues Handels- und Zahlungsausgleichsverzeichnis zwischen der finnischen und der türkischen Regierung vereinbart, das den Handelsausgleich im Rahmen der vom Abkommen beizubehaltenen Warenverzeichnisse gründet. In dem Zusatzprotokoll werden Vereinbarungen über die Gründung eines Sonderbeirats für die Erleichterung der Handelsbeziehungen getroffen. Mit Bulgarien wurde am 18. April ein neues Zahlungsabkommen unterzeichnet, das an die Stelle des 1936 abgeschlossenen und des im Oktober 1942 unterzeichneten Protokolls tritt. Das neue Abkommen basiert auf einem Zahlungsabkommen, das die Erleichterung der Handelsbeziehungen zwischen der finnischen und der bulgarischen Regierung zum Inhalt hat. Das Abkommen enthält Bestimmungen über die Behandlung der Einfuhrzölle innerhalb einer bestimmten Frist vorzuzugestellen.

Steigende Kreditschöpfung in Australien

Die australische Bundesregierung sieht sich, obgleich die eigentlichen Kriegshandlungen im Stillen Ozean noch nicht wiederaufgenommen wurden, steigenden Kriegskosten gegenüber, die zum größten Teil auf den Unterhalt der in Australien stationierten amerikanischen Truppen und auf die Erweiterung der Kriegsmarine zurückzuführen sind. Der jetzt veröffentlichte Ausweis über die ersten neun Monate des laufenden Etatsjahres besäuft denn auch die Kriegsausgaben in dieser Periode auf nicht weniger als 707 Mill. Lstrl. Von den nur 168 Mill. Lstrl. tragenden Steuererlösen wiederum werden durch den durch den ordentlichen Etat beschränkt, so daß 539 Mill. Lstrl. auf den Kreditverkehr beschafft werden müssen. Die Versuche zur Auflösung von mittel- und langfristigen Kriegsanleihen haben keine befriedigenden Erfolge gehabt, vor einigen Wochen wurde die Regierung in einer öffentlichen Erklärung ihr Mißfallen gegenüber den laxen Zeichnern zum Ausdruck, denen die Einführung von Zwangsanleihen angedroht wurde. Der größere Teil des seit Beginn des Finanzjahres von der Regierung herausgegebenen Schuldtitel besteht denn auch in den bei den Banken unterzeichneten Staatsanleihen, deren Gesamtsumme am 31. März 1943 auf nom. 269 Mill. Lstrl. gegenüber 81 Mill. Lstrl. am Beginn des Finanzjahres, am 1. Juli 1942, gestiegen ist.

Sparkasse Prag

Eines der größten Sparkasseninstitute im großdeutschen Raum ist die Sparkasse Prag, die mit 1. Januar 1943 durch die Zusammenlegung der Prager Städtischen Sparkasse mit der böhmischen Sparkasse von 1825 sowie vier landwirtschaftlichen Bezirksvereinen in Prag entstanden ist. Der Abschluß 1942 wird vom Prager Stadtrat in einer öffentlichen Sitzung am 31. März 1943 vor den Augen der Öffentlichkeit diskutiert. Die Bilanz des Jahres 1942 zeigt einen Überschuss von 244,5 Mill. K. (Korona), die Girokonten haben zum 30. April 1942 6 Mill. K. betragen, wobei man trotz des weiteren Anstieges zu Beginn des Jahres doch in der Kundschaft einen Rückgang in stärkerem Maße als den Banken aus der Krise des mittelständlichen Handwerks, der Gewerbetreibenden und der Kaufmannschaft zusammen, die Darlehen zum Ende des ersten Quartals 1943 werden mit 1495 Mill. angezogen, davon 1376 Mill. Hypothekendarlehen, 91 Mill. Kommunaldarlehen, die Rohbilanzsumme zum 31. März stellt sich auf 6280 Mill. K.

Sudetendeutsche Sparkassen

Von den sudetendeutschen Sparkassen legt nun die Sparkasse Gablonz ihren Geschäftsbericht für 1942 vor. Sie steht hinsichtlich der Größe an fünfter Stelle unter den Sparkassen der Sudetenländer. Die Sparkassengliederung stiegen von 38,56 auf 37,77 Mill. RM. Die Gläubiger von 4,34 auf 6,84 Mill. RM. Bei den Sparkassern stellt sich der Durchschnittsbetrag je Buch auf 1063 RM. Bei den Gläubigern kommen auf den durchschnittlichen Sparkassenkonten 10,12 auf 15,76 Mill. RM. Die Sparkassen haben im Laufe des Jahres 1942 1,13 Mill. RM Zinseneinnahmen und 0,9 (0,7) Mill. RM Zinsen ausgeben. Die Sparkassen haben im Laufe des Jahres 1942 1,13 Mill. RM Zinseneinnahmen und 0,9 (0,7) Mill. RM Zinsen ausgeben. Die Sparkassen haben im Laufe des Jahres 1942 1,13 Mill. RM Zinseneinnahmen und 0,9 (0,7) Mill. RM Zinsen ausgeben.

Deutsche Tafelglas AG, Fürth in Bayern

Nach dem Bericht des Vorstandes konnten 1942 sämtliche Betriebe in Gang gehalten und eine über den Vorjahresleistung liegende Produktion erzielt werden. Von der Tafelglasgesellschaft ist u. a. zu berichten, daß die Glasforschungs-Institut GmbH, Berlin im November 1942 ihre Tätigkeit aufnehmen konnte. Das Kapital der Oberschlesischen Tafelglasfabrik GmbH Schakowa ist von der Detag übernommen worden. Der bei beiden Gesellschaften entstandene Verlust ist einem Betriebsüberschuß von 6,65 (5,85) Erträgen aus Beteiligungen von 0,23 (0,67), Zinsen und Pacht von 0,26 (0,18) und außerordentlichen Erträgen von 0,41 (0,14) Mill. RM stehen für Löhne und Gehälter 2,43 (2,41), für soziale Abgaben usw. 0,14 (0,14) Mill. RM. Nach Anlageabschreibungen und nach Zahlung von 0,85 (0,05) Mill. RM zur gesetzlichen Rücklage ergibt sich einschließlich 0,4 (0,25) Mill. RM Vortrag ein Reingewinn von 1,150 (1,116 713) RM, aus dem wieder 6 vH Dividende verteilt und 450 137 RM vorgetragen werden.

In bisherigen Verlauf des neuen Geschäftsjahres sind keine besonderen Umstände zu verzeichnen.

Erleichterung der Auflösung von Kapitalgesellschaften und Genossenschaften in Lothringen. In einer neuen Durchführungsverordnung des G. d. Z. in Lothringen über das Fuldvermögen verwalteter AG, KG und Genossenschaften sind Bestimmungen über die Bestimmung der Gläubigeranzahl und das Sperrjahr nicht angewendet werden müssen. Die Vereinfachung erstreckt sich auch auf bereits aufgelöste Kapitalgesellschaften und Genossenschaften.

Bovis (John) and Partners. Dieses Zehnerunternehmen zeigt einen leicht verminderten Reingewinn von 23 000 (25 000) Lstrl. und schüttet wieder 6 Proz. aus.

Die Reichsfinanzhof hat jedoch das Vorliegen einer Umsatzsteuerpflicht bejaht.

Dabei weist er darauf hin, daß für die Entscheidung der Frage, ob die Beschwerdeführer das Propaganda-Kommissionariat im Großhandel oder als Agenten verkauft, es nach der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs darauf ankommt, in wessen Namen die Beschwerdeführer den Kunden gegenüber aufrufen. Nach dem ganzen Sachverhalt, die Beschwerdeführer verwendet Rechnungsdrucke mit dem Namen der

