

Wirtschaft

Am 1. Mai doppelter Lohn

Der Oberrichter Kommissar in der Operationszone „Adriatisches Küstengebiet“ hat für den 1. Mai 1944 durch eine Verordnung vom 28. April 1944 folgende Lohn-Regelung getroffen:

Art. 1. Allen am 1. Mai 1944 tätigen Arbeitern ist für den 1. Mai 1944 der Lohn in doppelter Höhe vom Betriebsführer zu zahlen.

Art. 2. Der sich ergebende Lohnmehrtrag ist abgaben- und steuerfrei.

Art. 3. Diese Verordnung gilt für die gesamte Wirtschaft in der Operationszone „Adriatisches Küstengebiet“ und die bei der Wehrmacht und der OT in diesem Gebiet beschäftigten nicht reichsdeutschen Ausländer.

Art. 4. Zuwiderhandlungen werden bestraft.

Erhöhung der europäischen Getreideerzeugung

Anbauflächen wie auch Erträge europäischer Getreideerzeuger haben sich im Verlauf der Kriegsjahre erheblich gesteigert. Dies ist ein Ergebnis der Maßnahmen der europäischen Getreideerzeuger, die sich in dieser Hinsicht ständiger Bemühungen erfreuen. Dies geht aus der Getreideerzeugerstatistik der wichtigsten europäischen Erzeugerländer hervor. Nicht weniger deutlich ist in dieser Hinsicht das Ergebnis der Erhebungen der letzten Jahre. Die Getreideerzeugung in Europa hat sich im Vergleich mit dem Jahre 1939 um 100 Prozent erhöht. Dies ist ein Ergebnis der Maßnahmen der europäischen Getreideerzeuger, die sich in dieser Hinsicht ständiger Bemühungen erfreuen.

Spaniens Apfelsinengeschäft

Die Ernte, die man Ende vorigen Jahres auf 500.000 bis 600.000 Tonne geschätzt hatte, ist wesentlich niedriger ausgefallen und wird nur auf 400.000 bis 450.000 Tonne geschätzt. Dies ist ein Ergebnis der Maßnahmen der spanischen Apfelsinenerzeuger, die sich in dieser Hinsicht ständiger Bemühungen erfreuen.

Englische Stimme über die Plutokratie

Die inkonsequente englische Wirtschaftspolitik, die New Leader, ein bekanntes englisches Blatt, hat in der letzten Ausgabe eine scharfe Kritik an der englischen Plutokratie geübt. Die Kritik ist eine scharfe Kritik an der englischen Plutokratie, die sich in der letzten Ausgabe des New Leader geäußert hat.

Anteiliges

Ausgabe von Rindfleisch

Der vorgesehene Zulieferung von Rindfleisch für die Stadt Triest ist am 28. April 1944 erfolgt. Aus diesem Grunde ergeht die Notwendigkeit, die für die Lieferung von Rindfleisch für die Stadt Triest vorgesehenen Mengen zu erhöhen.

Theater

ROSSINI, 16 Uhr: „Tosca“.

Kino u. Variété

• Film in deutscher Sprache.

SOLDATENKINO. Heute keine Vorstellung.

NAZIONALE. Heute keine Vorstellung.

IMPERO. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

LAIBACH. Heute keine Vorstellung.

Engpässe in der Weltschiffahrt

Wettstreit zwischen Menge und Güte im Schiffsbau Eindringen der USA in Schiffsfahrtrouten Englands

AMSTERDAM

Der nordamerikanische und englische Schiffbau stehen heute vor dem Problem, entweder langsame oder schnelle Transportschiffe zu bauen, die das Schwestergewicht auf schnelle Transportschiffe zu legen, deren Herstellung eine weit längere Bauzeit bedingt.

Schnelle oder langsame Einheiten?

Die allgemeine Tonnagekapazität erfordert an sich eine stark beschleunigte Produktion neuer Einheiten, die natürlich nur auf Kosten der Qualität, der Seetüchtigkeit und des Leistungsvermögens des Schiffes vor sich gehen kann. Andererseits richten sich die Blickpunkte auf die Nachkriegszeit, in der die bisher besonders in den Vereinigten Staaten gebauten Nachfrichter kaum grosse Wettbewerbschancen haben dürften. Es sei nur an das Beispiel aus dem vergangenen Weltkrieg erinnert. Damals verlor Nordamerika ebenfalls seine Tonnagekapazität zu Gunsten der schnelleren, aber auch der weniger leistungsfähigen Einheiten.

Die dort von Henry Kaiser gebauten „Liberty“-Schiffe haben sich als so schlecht erwiesen, dass sie in der USA-Schiffahrt kaum noch verwendet werden.

Zuletzt mag die Entwicklung im britischen Schiffbau zu der Kursänderung in USA beigetragen haben. Im grossen und ganzen ist der englische Schiffbau in der Nachkriegszeit nicht abgefallen, während die USA mit ihren Rekordbauziffern immer wieder die Welt zu überraschen versuchten, blieb es auf diesem Gebiet in Grossbritannien ruhiger. Die Gründe waren durchschlagend. England glaubte durch einen bevorzugten Qualitäts-schiffbau das Massenangebot an Seefahrtsmitteln zu sichern.

In dieser Hinsicht erreichte sich Grossbritannien noch eine Chance für seine zukünftige Schiffahrt von deren Einsatzfähigkeit und Leistungskraft zum Teil das zukünftige Gewicht Insel-Englands in der Welt abhängt.

Heute ist Nordamerika auf der Suche nach einer Synthese zwischen Menge und Güte im Schiffbau zu finden. Sollte es gelingen, wird England seine bisherige Spitzenstellung in der Weltschiffahrt endgültig verlieren. Sollte es nicht gelingen, wird England seine bisherige Spitzenstellung in der Weltschiffahrt endgültig verlieren.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

„Skelettrouten“

Der Anteil Englands an der Welthandelsflotte betrug im Jahre 1913 rund 50 Prozent. Im Jahre 1939 war er auf rund 35 Prozent gesunken. In der kommenden Nachkriegszeit wird es weiter an Umfang verlieren. Die grosse Zeit der britischen Schiffahrt gehört der Vergangenheit an; sie wird in Zukunft im Schatten der USA-Handelsflotte stehen. Wenn wir auch das Mammutprogramm der Vereinigten Staaten die sich in die Nachkriegszeit hinein erstrecken sollen, in dem geplanten Umfang von 25-25 Millionen BRT, wenn echten wirtschaftlichen Wert mehr bemessen — heute macht man selbst in USA auf die Gefahr einer zukünftigen unangenehmen Beschäftigung einer überflüssigen grossen Handelsflotte aufmerksam, so wird jedenfalls die zukünftige nordamerikanische Schiffahrt immer stärker in die bisherigen Lebens- und Rohstoffbereiche Englands vorstossen. Schon heute haben sich die USA in Schiffsfahrtrouten festgesetzt, die vor wenigen Jahren noch zu den ertragreichsten der britischen Reeder gehörten. In Südafrika kanischen Häfen ist das Stützpunkt der britischen Handelsflotte. Der Ley über die Union Jack. Das gleiche ist am La Plata der Fall sowie im russisch-amerikanischen Raum. Wenn England trotzdem immer wieder in nicht ungeschickter Form unter Beweis zu stellen versucht, dass seine wichtigsten überseeischen Liniendienste nach wie vor versehen werden, so hat dies eine gewisse Berechtigung. Die Richtigkeit, als sich der betreffende Verkehr im wahren Sinne des Wortes zu „Skelettrouten“ verwandelt hat, Routen, die im Vergleich zu der früheren Engpasslage eine verschwindend geringe Besetzung aufweisen. Sie werden zudem nicht mehr von einzelnen Linienschiffen bedient, sondern können nur unter grössten Schwierigkeiten und Opfern durch den Zusammenschluss mehrerer kleiner selbständiger Verkehre aufrechterhalten werden. Nur für einen geringen Teil der am La Plata, in Südafrika der in Britisch-Indien auf Abtransport wartenden grossen Gütermengen besteht heute noch eine prompte Verschiffungsmöglichkeit durch britische Frachter. Die Schiffsverbindungen zwischen Insel-England und dem Festland sind heute weniger dicht als die Verbindungen zwischen Nordamerika und den britischen Besitzungen. Dass in einer derartigen Entwicklung nicht zu unterschätzende Gefahren für den Zusammenhalt des Empire-Verbandes liegen, leuchtet ohne weiteres ein.

Kontinentaleuropas Stellung

Immer hat sich die These als gültig erwiesen, dass der Handel nur zu schnell der Flutgefahr folgt, dass die Entfaltung einer Schiffsfahrtroute stets mit einer Ausdehnung der Handelsmacht einhergeht. Vor den Amtleuten und Gauhobn der DAF sprach Reichsorganisationsleiter Dr. Ley über die vordringlichen Aufgaben der sozialpolitischen Arbeit in den nächsten Monaten. Auf dieser Arbeitsbesprechung fand ein eingehender Erfahrungsaustausch über alle aktuellen sozialpolitischen Probleme statt. Die sozialpolitische Arbeit in den nächsten Monaten. Auf dieser Arbeitsbesprechung fand ein eingehender Erfahrungsaustausch über alle aktuellen sozialpolitischen Probleme statt.

Problematiker „Kohlenfrieden“

Im englischen Kohlenbergbau ist nach unstilligen Mähen und unter dem Druck von Zehntausenden streikender Bergleute endlich ein „Kohlenfrieden“ angenommen worden. Von dem man sich in Regierungskreisen wenigstens für vier Jahre eine Klärung der Lohnfrage und eine Beschleunigung der reorganisatorischen Tendenzen der Bergbauwirtschaft verspricht. Wie wenig jedoch in Wahrheit von einer Beilegung der gefährlichen englischen Kohlenkrise gesprochen werden kann, zeigt ein Artikel der „Times“, der von der Fortdauer des streikenden und belagerten Kohlenbergbaus berichtet. Er erklärt, dass bisher kein neues Heilmittel ohne Erfolg geblieben sei. „Niemand hat befriedigt, niemand kann versprochen werden, dass der Kohlenbergbau in der Zukunft nicht in den Händen der Kohlenarbeiter liegen wird.“

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Die Engländer haben heute beziffert, dass die USA-Handelsflotte etwa 25% grösser als die Grossbritannien-Flotte sein muss, um die Wettbewerbschancen zu sichern.

Umschau

DEUTSCHES REICH

Der Siemens-Konzern verteilt für das Geschäftsjahr 1942/43 unveränderte Dividenden. Die Siemens- und Halske AG. schüttet wieder 3,5, die Siemens-Schuckertwerke AG. wieder 4 Prozent aus.

DAENEMARK

Exportzentrale für den Nachkriegshandel gegründet. In Dänemark haben eine Reihe dänischer Exportzentren sowie im Ausland tätige Dänen in Zusammenarbeit mit der bestehenden Exportzentrale von 1943 beschlossen, eine Exportzentrale zu gründen, deren Zweck es sein soll, den Warenaustausch mit dem Ausland nach dem Krieg zu erleichtern. Gleichzeitig hat die dänische Handwerkskammer eine Exportzentrale für den Export von Handwerksprodukten gegründet. Ein Exportzweck der dänischen Handwerkskammer ist es, die dänische Handwerkskammer zu unterstützen, die sich für die dänische Handwerkskammer einsetzen können.

SCHWEDEN

Die Reederei-gesellschaft Svenska Omskipsföretaget weist für das Geschäftsjahr 1942/43 einen Reingewinn von 4,21 Mill. (4,96) aus. Es werden unverändert 6% verteilt.

SPANIEN

Zunahme der Sparfähigkeit. Der Wirtschaftliche Anstoss Spaniens zeigt sich auch in der Entwicklung der Volksparkassen, deren Einnahmen im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

mit 1,5 Milliarden Peseten den Anstoss Spaniens zeigen. Die Volksparkassen haben im vergangenen Jahr allein

Adria und Südosten

Ungarns Juden trieben Sabotage

Minister Kunder kassierte, die Schliessung der Jüdischen Geschäfte sei notwendig geworden, weil seit dem Kurswechsel gewaltige Verschönerungen von Warenlagern und Warenhäusern im Gange waren, um die kriegsbedingte Warenknappheit zu sabotieren. Die Ermahnung von nichtjüdischen Geschäftsführern, die ihren Zweck erfüllt habe, sobald nichtjüdisches Kapital die Geschäfte übernommen hätten, wurde die Ueberweisung jüdischer Geschäfte wieder nach der Uebernahme des entsprechenden jüdischen Warenlagers gestoppt.

Verordnung der slowakischen Landwirtschaft mit Saatkartoffeln

Infolge der vorjährigen schwachen Kartoffelernte bestanden in der Slowakei hinsichtlich der Beschaffung von Saatkartoffeln grosse Schwierigkeiten. Die slowakische Regierung hat deshalb verfügt, dass sich die Landwirte in der Slowakei selbst helfen und so solche Kartoffeln dort beschaffen, wo solche vorhanden sind. Dabei müssen die Landwirte, die Saatkartoffeln benötigen, von den Notariatsämtern ihre bisherigen Entwertungsergebnisse überprüfen lassen. Auch wird von diesen Ämtern die Menge der Saatkartoffeln bestimmt, die der Landwirt für den Frühjahrsaussaat benötigt.

Wechsel im rumänischen Landwirtschaftsministerium

Der bisherige Landwirtschaftsminister Igo Marian ist krankheitsbedingt von seinem Nachfolger wurde Petre Memoranu ernannt.

Industrielle Neugründungen in Kroatien

Seit der Staatsgründung (1941) bis Ende 1943 wurden insgesamt 132 Unternehmungen mit 1.220 Mill. Kr. Kapital gegründet. Dem Kapital hat sich die Holzindustrie mit 808 Mill. Kr. an der Spitze, dann folgen die landwirtschaftlichen Versorgungsbetriebe mit 144,5 Mill. Kr. Bei vielen Neugründungen ist ausländisches, speziell deutsches Kapital beteiligt.

Umschau

DEUTSCHES REICH

Der Siemens-Konzern verteilt für das Geschäftsjahr 1942/43 unveränderte Dividenden. Die Siemens- und Halske AG. schüttet wieder 3,5, die Siemens-Schuckertwerke AG. wieder 4 Prozent aus.

