

OSTSEE



HANDEL

Bericht über den Handel in Stettin.

Aus dem Inhalt:

- Telegramm des Führers und Reichskanzlers.
- Dr. Schrader, Stettin: Der Oder-Donau-Elbe-Kanal.
- Direktor E. Müller, Breslau: Tagesfragen der Oderschiffahrt.

789

UNION

Actien-Gesellschaft für See- und Fluss-Versicherungen in

Gegründet 1857

STETTIN

Transport-Versicherungen
aller Art

Fernsprecher Nr. 27060

Drahtanschrift: „Seeunion“



**Rud. Christ. Gribel
Stettin**

Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen **Stettin**

und allen hauptsächlich deutschen und ausländischen Häfen der Ost- und Nordsee.

Durchfrachten nach Binnenplätzen und Uebersee.
Dampfer für **Massentransporte** in der europäisch. Fahrt.
Spezialschiffe zur Beförderung von **langem Eisen**.
Dampfer mit **Kühlräumen** für Butter-Transporte usw.

Regelmäßige Passagierdampferlinien

zwischen

Stettin—Tallinn (Reval)—Helsingfors

Stettin—Tallinn (Reval)—Wiborg

Stettin—Wisby—Stockholm

Stettin—Riga

Wöchentliche Abfahrten in allen Richtungen.

Bequeme Gelegenheiten zu Rundreisen auf der Ostsee bei
Benutzung obiger Linien.
Gesellschafts- und Pauschalreisen nach Finnland, Estland, Lettland,
Schweden, Norwegen.

Auskünfte in allen Fracht- und Passageangelegenheiten sowie
Fahrpläne durch die Reederei

Rud. Christ. Gribel, Stettin

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



Schadenzahlungen
1924—1934:
91,7 Millionen RM.

National-Versicherung Stettin

Ursprung 1845

Denkbar bester Versicherungsschutz

Feuer-Versicherung

Transport-Versicherung

Unfall-Versicherung

Haftpflicht-Versicherung

Kraftfahrzeug-Versicherung

Kombinierte Feuer- u. Einbruchdiebstahl-Haushalts-Versicherung

Lebensversicherung mit und ohne ärztliche Untersuchung

Besonders zeitgemäß: ABC-Versicherung über kleine Summen

Einbruchdiebstahl-Versicherung

Wasserleit.-Schäd.-Versicherung

Reisegepäck-Versicherung

Aufruhr-Versicherung

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

Ostsee-Handel

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

MITTEILUNGEN:

der Wirtschaftsgruppe Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel, Bezirksgruppe Pommern
der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel, Bezirksgruppe Pommern
der Bezirksgruppe Pommern des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen, Sitz Stettin.
des Vereins zur Förderung überseeischer Handelsbeziehungen e. V. zu Stettin
des Deutsch-Finnländischen Vereins e. V. zu Stettin
der Deutsch-Schwedischen Vereinigung zu Stettin
Deutsch-schwedischer Nachrichtendienst der Deutschen Gesellschaft zum Studium Schwedens
zu Greifswald, bearbeitet unter Mitwirkung der Nordischen Ausland-Institute der Universität Greifswald.

Herausgegeben von Dr. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer.

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq (beurlaubt), verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schoene, für den Anzeigenteil W. Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernspr. 35341 II. Vj. 2835.

Nr. 13

Stettin, 1. Juli 1936

16. Jahrg.

Odertagung 1936 in Stettin.

Begrüßungstelegramme an den Führer und Reichskanzler
sowie den Reichsverkehrsminister.

*An den Führer und Deutschen Reichskanzler
BERLIN, Wilhelm Str. 77.*

Die zum Odertag 1936 versammelten Männer der Oderwirtschaft und -schiffahrt grüssen ehrerbietigst den Führer und Deutschen Reichskanzler. Sie danken für die tatkräftige Fürsorge, die ihrem Heimatstrom, dem Strom des deutschen Ostraumes, geworden ist, und geloben, ihre Kraft einsatzbereit und einsatzfreudig in das große Aufbauwerk der Wirtschaft und des Verkehrs zu stellen.

*Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen
Dr. Krohne, Reichsminister a. D.*

*An den Herrn Reichs- und Preußischen Verkehrsminister
BERLIN, Wilhelm Str. 80.*

Die zum Odertag 1936 Versammelten gedenken Ihrer, Herr Reichsminister, in aufrichtigem Dank für die Fürsorge, die Sie dem deutschen Oststrom, der Oder, haben zuteil werden lassen, und für Ihre Bereitwilligkeit, diesen Strom in Ausbau und Bewirtschaftung für die Erfüllung seiner künftigen großen Verkehrsaufgaben vorzubereiten und zu befähigen.

*Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen
Dr. Krohne.*

Odertag 1936 in Stettin.

Nach der organisatorischen Zusammenfassung der fünf alten Vereine, die sich mit der Wahrnehmung der Interessen der Oderschiffahrt befaßten, zu einem Gesamtverband, fand die erste Tagung der im Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen Breslau E. V. vereinigten Bezirksgruppen Oberschlesien, Niederschlesien, Brandenburg, Grenzmark Posen-Westpreußen und Pommern vom 25. bis 28. Juni 1936 im Mündungshafen des Oderstromgebiets, Stettin, statt.

Trotz der vielfachen Tagungen und der infolge des Ferienbeginns ungünstigen Lage der Veranstaltung erfreute sich der Odertag des Besuches von Hunderten von Mitgliedern seiner Bezirksverbände, Freunden und Förderern aus allen Teilen des Reiches.

Am Donnerstag, den 25. Juni, trafen die auswärtigen Teilnehmer in Stettin ein.

Am Nachmittag fand eine Besprechung der Fachgruppe Reeder, Bezirksgruppe Oder, der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt statt, in der Herr Dr. Kretschmer, Geschäftsführer der Bezirksgeschäftsstelle Breslau der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt, über den Aufbau der RVB, der auf Grund der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 alle Binnenschiffahrtsbetriebe zwangsweise angehören und der die fachgewerbliche Betreuung obliegt, berichtete. Herr Direktor Müller behandelte eine Reihe von aktuellen Fragen, wie die Form der Zusammenarbeit zwischen Breslau und Stettin im Rahmen der Fachgruppe, die Beitragsfrage, die neuen Verfrachtungsbedingungen, die Binnenschiffseichung, die Meldestellenordnung, die Lockerung des Neubauverbots, die Bereinigung des Tarifverhältnisses zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt, die Regelung der Schleppschiffahrt im Hafl, die Umleitung des Ostpreußenverkehrs, den Lehrvertrag in der Binnenschiffahrt, die Beseitigung von Eisversetzungen auf der unteren Oder, die neue Strompolizei-Verordnung usw.

Die angeschnittenen Fragen gaben vielfach Anlaß zur Debatte. Sodann wurde eine Besprechung der Fachgruppe Fährbetriebe, Bezirksgruppe Oder, abgehalten, in der der Geschäftsführer des früheren Reichsfährverbandes, Ministerialrat a. D. Blank, über aktuelle Angelegenheiten sprach, wie Fährgebührenbefreiungen, die Neufassung der allgemeinen Pachtbedingungen, den Fahrscheinzwang, den neuen Oder-Fährtarif, die Frage der Schadensersatzleistung beim Bau einer neuen Brücke usw.

Zum Schlusse fand eine gemeinsame Geschäftssitzung des Vorstandes, Beirates und Ausschusses des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen statt.

Der Vorsitzende des Vereins, Herr Reichsminister a. D. Dr. Krohne, gab in der Sitzung Aufschluß über die Vorbereitung und Gestaltung des Odertages; seitens der Ausschuß- und Beiratsmitglieder wurde die Form, die dem „Odertag“ gegeben worden ist, sehr begrüßt, und es wurde zum Ausdruck gebracht, daß die Veranstaltung solcher Stromgebiets-Kundgebungen sehr bedeutungsvoll und wichtig sei. Ferner teilte der Vorsitzende die Besetzung der Geschäftsführung des Vereins mit Herrn Dr. Hermann Kretschmer, Breslau, mit. Mit dem Odertag hofft der Verein neue Freunde zu gewinnen und seinen Mitgliederkreis erweitern zu können.

Demselben Zweck sollen Veranstaltungen der Bezirksgruppen des Vereins dienstbar gemacht werden, die nach dem

Beispiel der Bezirksgruppe Oberschlesien in Aussicht genommen sind.

Für Werbezwecke im Sinne des Odergedankens ist die Herausgabe einer Repräsentativschrift „Die Oder“ beabsichtigt, die neben 3 kartenmäßigen Darstellungen der Oderwasserstraße mit guten Bildern der Oderlandschaft und der Oderstrecke ausgestaltet werden soll. Die Herausgabe dieser Schrift soll gleichzeitig dazu benutzt werden, beim Verein ein Bilderarchiv anzulegen und zwar von Bildern mit technischem und wirtschaftlichem Charakter.

Am Abend desselben Tages hatte der Oberbürgermeister der Stadt Stettin eine große Anzahl der Teilnehmer zu einem Empfang in das Konzerthaus eingeladen. Der Oberbürgermeister begrüßte im Kreise seiner Ratsherren die Tagungsteilnehmer auf das herzlichste, hieß sie in den Mauern Stettins willkommen, hob hervor, daß weder Stettin ohne die Oder noch der Oderstrom ohne Stettin denkbar sei, erinnerte daran, daß nach dem Versailler Diktat sich für Stettin und den Osten eine übersteigerte Notlage ergeben habe, wies dann auf die Belebung hin, die der Hafen Stettin und die Wirtschaft des Odergebiets im nationalsozialistischen Deutschland erfahren haben, und betonte, daß an dem Aufstieg des Seehafens Stettin alle Kräfte des ostdeutschen Wirtschaftsraumes beteiligt gewesen seien. Wenn bei allen Erörterungen des Odertages im Vordergrunde stände, daß der deutsche Ostraum nur ein Teil des deutschen Lebensraumes und mit dem ganzen in Schicksalsgemeinschaft verbunden sei, dann werde die Tagung auf weite Sicht von Erfolg und fruchtbringend sein. Der Oberbürgermeister ließ seine Ausführungen in einem begeistert aufgenommenen Sieg Heil auf den Führer des deutschen Volkes ausklingen.

Der Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Krohne dankte als Vorsitzender des Vereins dem Herrn Oberbürgermeister für seine Worte und die gastliche Aufnahme, die der Verein in Stettin gefunden habe, hob hervor, daß die früher vorhandene Uneinigkeit der Bezirksverbände restlos beseitigt und ausgeglichen sei, daß alle an dem Grenzstrom des deutschen Ostens interessierten Kreise einig dem gemeinsamen Ziele zustrebten, den Oderstrom nicht nur zur größten, natürlichen Verkehrsstraße des deutschen Ostens auszugestalten, sondern auch dahin zu wirken, daß die vielfache Bedeutung des Oderwasserstraßensystems in Bezug auf Landeskultur, Siedlungswesen, Bevölkerungspolitik und Wasserwirtschaft im weitesten Sinne dem deutschen Volke das nur irgendwie Erreichbare bietet. Dr. Krohne schloß seine Ausführungen mit dem Gelöbniß zielsicherer, treuer, unbeirrter Weiterarbeit bis zur Erreichung des Zieles.

Der Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums, Königs, dankte dem Herrn Oberbürgermeister für seine Begrüßungsworte, betonte, daß das Reichsverkehrsministerium der Arbeit des nunmehr geeinten Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen den größten Wert beimesse, erwähnte, daß er in der Tatsache, daß die erste Tagung des Gesamtverbandes in dem See- und Binnenschiffahrtshafen Stettin stattfinde, ein günstiges Zeichen für die gedeihliche Weiterarbeit erblicke, und gab der Hoffnung Ausdruck, daß das Sorgenkind unter den deutschen großen Strömen, die Oder, dank den in Angriff genommenen Kanal- und Staubeckenbauten in absehbarer Zeit erfüllen werde, was man von ihm erhoffe. Der Staatssekretär unterstrich, daß er mit besonde-

Telegramm
des Führers und Reichskanzlers.

Verein zur Wahrung der
Oderschiffahrtsinteressen
zu Händen Reichsminister a. D. Krohne, Stettin.

Den zum Odertag 1936 versammelten Vertretern der Oderschiffahrt danke ich für ihre Grüße, die ich mit den besten Wünschen für ihre Arbeit herzlichst erwidere.

Adolf Hitler.

rer Freude die Arbeiten des nunmehr geeinten Verbandes verfolgte, und wünschte der Tagung einen vollen Erfolg. Herr Landeshauptmann von Boeckmann verglich in seiner Ansprache die Oder mit einem Baum, dessen Wurzeln in Schlesien und dessen Krone in Stettin liege. Würden die Wurzeln beschädigt oder führe man ihnen nicht genügend Nahrung zu, so würde der Baum kränkeln und verdorren und auch seine Krone müsse zugrunde gehen. Dieses Symbol bedeute, daß die durch die Oderwasserstraße zusammengehaltenen Ostprovinzen auf Leben und Sterben miteinander verbunden seien. Aus der zahlreichen Teilnahme der Schlesier an der Odertagung in Stettin möge erkannt werden, daß Schlesien sich dessen bewußt sei, was es der Oderwasserstraße schulde. Der Landeshauptmann dankte seinerseits dem Herrn Oberbürgermeister für die freundliche Aufnahme und wünschte der Arbeit des Vereins den erhofften Erfolg.

An der Arbeitstagung am 26. Juni nahmen über 600 Mitglieder, Freunde, Förderer und Gäste des Vereins teil. Eine besondere Weihe erfuhr die Tagung durch die Teilnahme des greisen Generalfeldmarschalls von Mackensen, des ruhmgekrönten Führers der alten ruhmreichen Armee, der den Verhandlungen von Anbeginn bis zum Ende beiwohnte und ihnen mit größter Aufmerksamkeit folgte. Unter den Ehrengästen bemerkte man Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft, des Reichswirtschaftsministeriums, des Generalinspektors des Straßenwesens, der Gesellschaft für Raumordnung, der Reichsbahngesellschaft, der Wehrmacht, der Reichsmarine, der Reichspost, Reichsbank, der Landesfinanzämter sowie vieler Provinzialbehörden, Vertreter ostdeutscher Wirtschaftskammern, der Industrie- und Handelskammern der Seestädte und der großen Binnenwasserstraßen sowie Vertreter zahlreicher Schiffervereine. Der große Saal des Konzerthauses war durch Blumen- und reichen Flaggenschmuck, darunter Flaggen der Oderreedereien, in geschmackvoller und würdiger Weise ausgeschmückt worden. Nach Beendigung der Arbeitstagung, über die nachstehend im einzelnen berichtet wird, vereinigte die Teilnehmer ein gemeinsames Mittagessen im Konzerthaus, an das sich eine Rundfahrt durch den Stettiner Hafen anschloß. Hierbei wurde der neue Getreidesilo unter Führung des Herrn Reichsministers a. D. Dr. Dr. Krohne besichtigt und an dem Stapellauf des seit Kriegsende ersten in Stettin gebauten motorisierten Oderkahnes auf der Greifenwerft G.m.b.H. teilgenommen. Um 18 Uhr empfingen in Vertretung des Herrn Oberpräsidenten Herr Vizepräsident Mackensen von Astfeld und Frau Gemahlin eine Abordnung der Teilnehmer im Remter des Schlosses.

Der Gastgeber stellte in einer längeren Ansprache, die mit großer Aufmerksamkeit aufgenommen wurde, nochmals die so überaus bedeutungsvolle Stellung der Oderwasserstraße im deutschen Ostraum und insbesondere die der Brückenköpfe Stettin und Breslau heraus, er ging im einzelnen auf die Folgen ein, die sich durch das Versailler Diktat für den deutschen Osten und die zum Grenzstrom gewordene Oder herausgebildet haben, und bewies dann, wie durch die Wirtschaftspolitik des Führers und seine Maßnahmen für die Oderwasserstraße die übersteigerte Ostnot einer Wiedergenesung und beginnenden Blüte Platz gemacht habe. In diesem Rahmen betonte er die besondere Wichtigkeit der Arbeiten des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen, die den

zuständigen Stellen zeige, wo geholfen werden müsse, und sie in die Lage versetze, dort einzugreifen, wo es am nötigsten sei. Der Vorsitzende des Vereins, Herr Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Dr. Krohne dankte dem Herrn Vertreter des Oberpräsidenten für die gastliche Aufnahme, die die Mitglieder, Freunde und Förderer des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen in den herrlichen Räumen des alten pommerschen Herzogsschlosses gefunden hätten, und die alle Erwartungen übertroffen habe. Der Einladung des Herrn Vizeoberpräsidenten war auch Herr Generalfeldmarschall von Mackensen, gefolgt. Der Generalfeldmarschall, der an der Arbeitstagung von Anbeginn bis zu deren Ende teilgenommen hatte, nahm nunmehr Gelegenheit, die dort behandelten Fragen mit den Vortragenden im einzelnen durchzusprechen und sich über die ihn besonders interessierenden Punkte der Vorträge weitere Erklärungen geben zu lassen. Mit größter Genugtuung konnten die Mitglieder des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen von diesem überaus regen Interesse des greisen Feldmarschalls für ihre Arbeitsgebiete Kenntnis nehmen. Die Stunde lebenswürdigster Gastfreundschaft, die allen Tagungsteilnehmern im Remter des Schlosses gewährt wurde, wird, so wurde einstimmig versichert, allen unvergeßlich sein.

Der Abend vereinte etwa 300 Mitglieder, Freunde, Förderer und Vertreter von Behörden zu dem großen Empfang im Festsaal der Industrie- und Handelskammer zu Stettin. Der Präsident der Kammer, Herr Dr. jur. Otto Lange, begrüßte die Gäste, betonte, daß die Kammer als Seehafen- und Binnenschiffahrtskammer traditionsgemäß mit dem Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen und seinen Rechtsvorgängern auf das engste zusammenhänge. Er hob hervor, daß es ihm eine besondere Freude und Genugtuung bereite, auf diesem ersten Odertag in den Räumen der Kammer die Vertreter Oberschlesiens, Brandenburgs und Pommerns neben zahlreichen Vertretern von Reichsbehörden und pommerschen Behörden begrüßen zu dürfen, nachdem es im Dritten Reich gelungen sei, zwischen den einzelnen Stromgebietsteilen bestehenden Differenzen restlos zu beseitigen. Der Geist, der diese Tagung beseele, sei der Geist der Zusammenarbeit und Einigkeit. Nur bei engster Zusammenarbeit sei es möglich, den besonderen Erfordernissen aller Stromgebietsteile im Rahmen der ganzen Rechnung zu tragen. Dieses Zusammensein in den Räumen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am weißen Tisch leite über zu dem Abschluß der Tagung, der Fahrt nach Deutschlands schönster Insel, Rügen, die morgen früh angetreten werden solle. So füge sich harmonisch nach der Arbeitstagung ein Tag der Erholung und Lebensfreude ein. Am Schluß seiner Rede brachte Herr Präsident Dr. Lange ein dreifaches Sieg Heil auf den Führer und Reichskanzler aus, in das alle Anwesenden begeistert einstimmten. Nach dem Verklingen der Nationalhymnen dankte der 2. Vorsitzende des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen, Herr Stadtrat Siefen, Breslau, der Industrie- und Handelskammer für die erwiesene Gastfreundschaft und verlas die auf das Huldigungstelegramm des Vereins vom Führer und Reichskanzler soeben telegraphisch eingegangene Antwort, die vorstehend abgedruckt ist.

Weitere Ansprachen wurden gehalten von Herrn Landeshauptmann von Boeckmann, Breslau, und Herrn Oberbürgermeister Albrecht, Frankfurt/Oder, der in launiger Weise anknüpfend an das von Herrn Landeshauptmann von

Boeckmann auf der Arbeitstagung gewählte Bild von den Wurzeln der Oder in Schlesien und der Krone in Stettin zum Ausdruck brachte, daß zu Wurzeln und Krone ein Stamm gehöre, und daß dieser Stamm in Bezug auf das Oderwasserstraßensystem von Brandenburg und Posen-Grenzmark gebildet werde. Der Abend wurde in kameradschaftlicher Weise in gegenseitiger Aussprache in bester Laune in den gastlichen Räumen der Industrie- und Handelskammer beendet. Am nächsten Morgen erfolgte auf dem schmucken Dampfer „Rugard“, der über die Toppen geflaggt hatte, bei herrlichem Wetter die Fahrt nach Binz, die den auswärtigen Mitgliedern und Freunden des Vereins einen Einblick in die einzigartigen Schönheiten der pommerschen Küste, insbesondere ihrer Perle, der Insel Rügen, verschaffte.

**Begrüßungsworte des Vorsitzenden
Reichsministers a. D. Dr. E. h. Dr. jur. Krohne, Berlin.**

Herr Generalfeldmarschall! Deutsche Volksgenossen!

Die Arbeitstagung des „Vereins zur Wahrung der Oder-schiffahrtsinteressen“, der Odertag 1936, ist eröffnet.

Es ist uns eine hohe Ehre, daß wir Sie, hochverehrter Herr Generalfeldmarschall, auf dem Odertag, dem Bekenntnis zum Strom des deutschen Ostraumes begrüßen dürfen. Wir danken Ihnen um so mehr, als wir wissen, wie sehr Sie in Anspruch genommen werden und wie stark Sie mit Ihrer Zeit haushalten müssen. Wenn Sie trotzdem zu uns gekommen sind, so dürfen Sie überzeugt sein, daß durch Ihr Erscheinen unserer Kundgebung eine besondere Weihe gegeben, sie herausgehoben wird über den Gehalt, der solchen Kundgebungen sonst inne zu wohnen pflegt. Denn Sie sind der Mann, der im deutschen Osten die Waffen geschmiedet, der im Weltkrieg den Schild vor uns und das Schwert über den deutschen Osten schützend gehalten hat und der auch weiterhin für die Bedeutung und den Wert dieses deutschen Ostens nachhaltig eingetreten ist. Wir leben in einer Zeit des Vorwärtstürens über manche morschen Trümmer der Vergangenheit hinweg in eine neue Zukunft. Es ist ehrenvoll für diese Zeit, ehrenvoll für den Mann, der sie uns erkämpft hat und der uns führt, daß ragende Männer aus der Vergangenheit, die schwere, übermenschliche Verantwortung für das Reich getragen haben, nicht den Blicken des Volkes entschwenden, daß sie uns Vorbilder bleiben, daß ihr Rat und ihre Erfahrung der werdenden neuen Zeit dienstbar gemacht wird und damit das Große und Erhebende der Vergangenheit in die Gegenwart und Zukunft hinübergreift. Daß Sie, Herr Feldmarschall, als ein solcher Mann in seltener Rüstigkeit und Frische uns erhalten sind, dankt die Nation. Herr Generalfeldmarschall, wir grüßen Sie in Ehrerbietung!

Ich begrüße als Vertreter des Herrn Reichs- und Preußischen Verkehrsministers Herrn Staatssekretär Koenigs. Wir freuen uns, Herr Staatssekretär, Sie hier zu sehen, da wir wissen, wie stark Ihr Interesse für unsere Oder und den deutschen Osten ist und wie dies sich in Ihrer steten Fürsorge für dessen Verkehrsbelange ausgewirkt hat. Ich bitte, Ihrem Herrn Minister unseren besonderen Dank für die Geleitworte zu unserer Tagung zu übermitteln, die uns in ihrem klaren verpflichtenden Bekenntnis für unseren Strom ganz besonders erfreut haben.

Der Herr Reichs- und Preußische Minister für Wirtschaft und Arbeit hat den Präsidenten der Wirtschaftskammer für

Pommern, Herrn Dr. Lange, mit seiner persönlichen Vertretung auf unserer Tagung beauftragt. Ich begrüße Herrn Dr. Lange und darf unsere Befriedigung und unseren Dank aussprechen, daß der Herr Reichswirtschaftsminister durch seine Vertretung auf der Tagung der Bedeutung der Oder und ihrer Schifffahrt für die deutsche Ostwirtschaft Ausdruck verleihen will.

Ich begrüße Herrn Ministerialdirektor Kehre als Vertreter des Herrn Reichs- und Preußischen Ministers für Ernährung und Landwirtschaft. Wir freuen uns besonders über sein Erscheinen, da er um die verständnisvolle Verknüpfung der Verkehrs- und landwirtschaftlichen Belange an der Oder, die nicht leicht zu lösen war, sich in jahrelanger Behandlung dieses Problems große Verdienste erworben hat.

Als Vertreter des Herrn Generalinspektors für das Deutsche Straßenwesen begrüße ich Herrn Ministerialrat Schulze und erblicke in seiner Anwesenheit auf unserer Tagung den Beginn einer verheißungsvollen organischen Zusammenarbeit von Reichsautobahn und Reichswasserstraßen.

Als Vertreter des Herrn Kommandierenden Generals, der leider am persönlichen Erscheinen verhindert ist, begrüße ich Herrn Generalmajor Bertram. Das in neuer Wehrkraft erstandene Deutsche Volk weiß, welche Bedeutung unter den Verkehrsmitteln unsere Wasserstraßen für unsere Wehrhaftigkeit haben.

Als Vertreter des leider dienstlich verhinderten Herrn Oberpräsidenten begrüße ich Herrn Vizepräsidenten Mackensen von Astfeld. Wir sind dem Herrn Oberpräsidenten dankbar, daß er für die Binnenschifffahrt auf der Oder und ihre Organisation ein so nachhaltendes ordnendes Interesse gehabt hat und weiter beweist.

Unser besonderer Gruß und Dank gilt dem Herrn Oberbürgermeister der Stadt Stettin, der unserer Tagung in seiner Stadt eine solch gastliche Aufnahme bereitet hat und bei dem wir ein volles Verständnis für Ziele und Aufgaben unseres Zusammenseins voraussetzen dürfen. Denn die von ihm betreute Stadt ist der Seehafen- und Seehandelsplatz, der die Verkehrserfolge der Oder über See vermittelt, und die Stadt nimmt als Teilhaber des Hafens Stettin selbst tätigen Anteil an dieser Verkehrsvermittlung.

Ich begrüße die Herren Vertreter der Partei, unter ihnen besonders den Stellvertreter des Herrn Gauleiters, Parteigenossen Kaufmann, und den Reichsbetriebsgemeinschaftsleiter für den Verkehr und die öffentlichen Betriebe, Parteigenossen Körner, die Vertreter der Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden sowie die Wirtschaftsorganisationen, besonders den Präsidenten der Wirtschaftskammer Schlesien, Herrn Direktor Fitzner, und danke Ihnen für das Interesse, das Sie für die durch Sie vertretenen Stellen durch Ihr Erscheinen bekunden.

Ich danke den Herren Rektoren der Technischen Hochschule Breslau und der Universitäten Greifswald und Breslau, daß sie durch Entsendung von Vertretern die Probleme, die uns hier beschäftigen, von der wissenschaftlichen Seite besonders unterstreichen.

Zu unserem großen Bedauern müssen wir auf die Anwesenheit des Führers der Binnenschifffahrt, den Vorsitzenden unserer Spitzenorganisation, des „Zentralvereins für deutsche

Binnenschiffahrt“, Herrn Generaldirektor Welker, wegen unabwendbarer Behinderung verzichten. Ich begrüße in seiner Vertretung Herrn Ministerialdirektor Gährs vom Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium. Ihn als technischen Chef des Reichswasserstraßenbaues hier zu sehen, ist uns eine doppelte Freude, da seiner technischen Initiative die Entwicklung des Ausbaues unserer Wasserstraße mit zu verdanken ist und wir an der Oder ihm für die Verwirklichung unserer Ausbauwünsche besonderen Dank schulden.

Mit diesem Gruß verbinde ich einen gleichen an die Schwesterorganisationen bei den anderen deutschen Wasserstraßen, deren Anwesenheit von der Verbundenheit der gemeinsamen Interessen aller Wasserstraßen Zeugnis ablegt.

Unser ganz besonderer Gruß gilt der Presse. Wir danken ihr nicht nur dafür, daß sie in vorzüglicher verständnisvoller Weise unsere Tagung vorbereitet hat und sie begleitet, sondern besonders dafür, daß sie seit langer Zeit die Verkehrsprobleme des Ostens erkannt und tieferschöpfend im Rahmen unserer gesamten Verkehrsmittel erörtert hat.

Meine Volksgenossen! Nach der Neuordnung der Binnenschiffahrt findet zum ersten Male eine Kundgebung für die Oder statt. Sie fällt kurze Zeit hinter den großen Binnenschiffahrtstag in Duisburg. Es könnte zweifelhaft sein, ob neben diesem noch Tagungen für einzelne Stromgebiete am Platze sind, ob man solcher nicht entraten sollte angesichts der Gesamtverbundenheit des Verkehrswesens, in deren glücklichen Besitz wir uns jetzt befinden, und ob man nicht eine zu stark die Menschen, Behörden und Finanzen belastende Tagungsfreudigkeit beschränken sollte. An diesen Zweifeln ist manches berechtigt, aber das eine wollen wir doch auch nicht vergessen, daß wir im nationalsozialistischen Deutschland überall in die Tiefe gehen, den einzelnen Menschen — wo es auch sei — erfassen und ergreifen wollen. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Wirkungsgrad großer Tagungen immerhin ein beschränkter, besonders wenn es sich um die regional verschieden gelagerten Verkehrsfragen handelt. Volle Berechtigung haben aber diese Zweifel und abzulehnen wären Sondertagungen, wenn sie einer Interessenpolitik dienen, wenn sie das Tremende der einzelnen Stromgebiete betonen, wenn diese Tagungen Tagungen der Forderungen, der Anmeldung von Ansprüchen wären. Das soll und will unsere Tagung bestimmt nicht sein. Wenn in früherer Zeit gerade aus dem Osten in verkehrlicher Beziehung Forderungen in besonders starker Form erhoben wurden, so hatte das seine Berechtigung. Der Osten fühlte sich verlassen und hatte die Erfahrung machen müssen, daß er in dem elenden Spiel parlamentarischer Gebarung und Interessenvertretung gegenüber anderen Landesteilen der schwächere war. Diese Zeiten sind endgültig vorbei. Das preußische „Suum cuique“ ist in sinnvoller Verknüpfung mit den Gesamtnotwendigkeiten der Nation wieder zu Ehren gekommen.

Was wir auf dieser Tagung und mit dieser Tagung wollen ist etwas anderes. Wir wollen uns erinnern, daß das Land, welches unser Strom durchzieht, ein historisches Vermächtnis deutschen Kolonialgeistes ist, ein hohes Gut, das für die Zukunft unserer Nation volkspolitisch und wirtschaftspolitisch eine große Bedeutung hat. Wir wollen uns vergegenwärtigen, daß unser Strom mit seiner 717 km schiffbaren Länge an dritter Stelle unter den deutschen Strömen

stehend, das große tragende Verkehrsband für diesen, wirtschaftlich reich gegliederten deutschen Osten ist, daß er in vielleicht stärkerem Maße wie andere deutsche Ströme die engste Verbundenheit mit den landeskulturellen und landwirtschaftlichen Belangen hat und an ihm am deutlichsten mit die enge Verbundenheit aller Beziehungen der Wasserwirtschaft zum Ausdruck kommt. Wir wollen daran denken, daß dieser so vielseitig gestaltete Strom noch keineswegs in seiner Verkehrs-Kapazität und Bedeutung ausgeschöpft ist und daß ihm vielleicht eine bedeutsame Rolle zufällt in der Erschließung der für uns handels- und wirtschaftspolitisch so außerordentlich wichtigen südosteuropäischen Wirtschaftsräume, wenn er einmal seine Hand dem großen europäischen Verkehrsband, der Donau, gereicht hat. Wie groß und bedeutsam die Reichsregierung diese Wirtschaftsräume im Südosten Europas ansieht, erhellt aus dem jüngsten Besuch des Reichswirtschaftsministers. Wir wollen überzeugt sein, daß dieser Strom seine große Aufgabe nur im Zusammenwirken und Zusammenhang mit den anderen Wasserstraßen erfüllen kann, selbst wenn Opfer notwendig sind, die erträglich gestaltet werden können und müssen. Wir wollen dankbar sein dafür, daß der Führer diesem großen Verkehrsband seine Aufmerksamkeit und Fürsorge zugewendet und Wünsche, deren Erfüllung wir bald nicht mehr erhoffen, zur Wirksamkeit gebracht hat. Wir wollen endlich nicht vergessen, daß in diesem Strom eine Schifffahrt beheimatet ist, die sich zum weitaus größten Teil und überragend gegenüber den anderen deutschen Strömen aus Einzelexistenzen, die volkspolitisch so überaus wertvoll sind, zusammensetzt, die schwer um ihr Brot ringen müssen, aber sich trotz aller Sorgen und Kämpfe in ihrer Liebe zum Strom und Kahn nicht erschüttern lassen.

Aus allen diesen Ueberlegungen auf unserer Tagung soll aber eines herauswachsen, das im nationalsozialistischen Deutschland überhaupt nur Sinn und Wesen des Zusammenstehens von Volksgenossen sein kann, die Selbstbesinnung auf Ziele und Aufgaben, besonders aber die Selbstbesinnung auf die Verantwortung, die alle, die mit diesem Strom verbunden sind, tragen, von der der Herr Reichsverkehrsminister in seinem Geleitwort zu unserer Tagung sagt: „Es ist heilige Pflicht, für diesen Strom uns einzusetzen“. Eine solche Verantwortung ist umso mehr am Platze und verpflichtet, wenn wir uns daran erinnern, daß der Führer, wie er auf allen Gebieten des staatlichen und wirtschaftlichen Lebens Menschen und Sachen zusammengeführt und zusammengeschweißt hat, ganz besonders im Verkehrswesen mit starker ordnender Hand eingegriffen und uns die Gewißheit gegeben hat, daß unsere Verkehrsmittel, wie sie Natur, Menschenhand und Menschenwissen uns gegeben und gestaltet haben, in Geschlossenheit und Einsatzbereitschaft höchsten Wirkungsgrades in das Aufbauwerk gestellt werden können.

Der „Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen“ glaubt, zu Beginn seiner heutigen Tagung den Gestalter der neuen deutschen Wirtschaft und Zukunft nicht besser grüßen zu können, als durch das Gelöbnis, in treuer Gefolgschaft seine Erfahrung, sein Wissen und praktisches Können hingebend zur Verfügung zu stellen zum Wohle des Vaterlandes. Der Führer, der deutsche Reichskanzler: Sieg Heill

Nach dem begeisterten Sieg Heil auf den Führer begrüßte der **Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums, Herr Königs**, die Versammlung wie folgt:

Sehr verehrter Herr Generalfeldmarschall!

Sehr verehrter Herr Minister!

Meine sehr verehrten Herren!

Der Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen, dessen erste offizielle Kundgebung wir heute erleben, hat die Aufgabe, die gesamten in der Oder wirkenden, durch die Oder bedingten und von der Oder ausgelösten Lebenskräfte zusammenzufassen in dem einen Gedanken, der Oderschiffahrt Ziel und Linie zu geben. Der Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen nimmt daher sozusagen die Funktion einer Zentralhandelskammer für das ganze Odergebiet ein. Nicht daß der Verein dadurch eine Wirtschaftskammer entbehrlich macht, auch nicht daß der Verein durch seine Tätigkeit irgend eine der vorhandenen Industrie- und Handelskammern überschneidet, der Verein muß vielmehr durch seine Arbeit den Handelskammern den Grundton angeben, auf den sie ihre Arbeit einstellen. Der Verein muß in der Öffentlichkeit immer wieder betonen, was die Oder für Deutschland, für den Osten und für das Schicksal des ganzen Ostens in Deutschland ist. Dieser Gedanke der Einheit der Oder ist gestern vom Herrn Landeshauptmann von Schlesien zum Ausdruck gebracht worden, der sagte, daß Stettin und Schlesien gegenseitig bedingt seien, wie die Wurzel und Krone eines Baumes. Wenn der eine gedeiht, gedeiht auch der andere, und wenn die Wurzel abstirbt, kann auch die Krone nicht mehr leben. Ich hatte bei der Rede nur die eine Sorge, daß der Herr Landeshauptmann darauf kommen könnte, die Krone an Schlesien zu geben. Ich glaube, wir müssen wohl die Krone an Stettin geben, aber die Krone, die Stettin hier zu tragen hat, ist im wahrsten Sinne des Wortes eine Dornenkrone. Es ist eine Krone aus Mühe, aus Arbeit und aus Verantwortung zusammengesetzt. Es muß als eine schöne Aufgabe des ganzen Odergebiets angesehen werden, Stettin das Tragen dieser Krone erleichtern zu helfen.

Es wurde gestern bereits auch in einer Rede das Wort „Mittellandkanal“ gesprochen. Jeder von uns weiß, was der Mittelland-Kanal für die Oder, für den Wettbewerb mit Schlesien und Stettin bedeutet. Ich möchte Sie aber auf das eine hinweisen, der Mittelland-Kanal ist nicht erfunden und eine hinweisen, der Mittelland-Kanal ist nicht erfunden und wird nicht betrieben von irgendwelchen eigensüchtigen Interessen des Ruhrgebiets, der Kanal ist eine politische und staatliche Notwendigkeit und daraus ergibt sich für das Reich die Pflicht, diejenigen Schäden oder diejenigen Schwierigkeiten, die sich aus der Erfüllung der staatlichen Notwendigkeiten für andere Landesteile ergeben, soweit auszugleichen, als es überhaupt mit staatlichen Mitteln und Menschenkräften möglich ist. Ich kann nur immer wieder versichern, daß keine Reichsregierung, kein Reichsministerium, mag es zusammengesetzt sein, wie es will, vergessen wird die große Tradition, die von unseren großen Preußenkönigen übernommen ist, die alle daran gearbeitet haben, die Oder und das Odergebiet wirtschaftlich und organisch zu erschließen und fest mit dem gesamten Staatsgefüge zu verbinden. Sehen Sie das ganze Odergebiet an, fangen Sie an der Quelle in Oberschlesien an, kommen Sie nach Brandenburg, nach Stettin, überall sehen Sie fleißige Hände am Werk, um hier wie in Brandenburg Regulierungsarbeiten an der Oder auszu-

führen oder in der Mitte der Oder die großen landeskulturellen Arbeiten zu vollenden. Oder kommen Sie nach Stettin zu den Mündungsarmen des Stromes, so sehen Sie auch hier wieder Arbeiter am Werk, um die Oder zu verbessern. Aber, meine Herren, das ist nicht das Entscheidende, was in die Oder hineingebettet wird, das, was bei allen einen so großen Eindruck macht, ist, daß die Männer, die für die Oder arbeiten, bei den Arbeiten auch ein Stück ihres Herzeblutes in die Oder hineintun, daß sie auch mit heißer Liebe erfüllt sind für das Land, das sie vertreten, und von der großen Sorge, daß sie nicht schnell genug fertig werden, um dem Wohlergehen der Bevölkerung gerecht zu werden. Das ist das Schöne an den Arbeiten der Oder, daß hier mit Liebe zum Vaterland in unendlicher Kleinarbeit gearbeitet wird, und ich bin überzeugt, der Strom, dem diese Liebe entgegengebracht wird, wird sie in seinem künftigen Verlauf lohnen.

Der Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen ist nicht umsonst. Wir brauchen ein Instrument, wir brauchen ein Forum, wie wir es heute vor uns haben, um diese ganzen Oderinteressen, die wir in uns fühlen, lebendig werden zu lassen. Auch der autoritäre Staat kann nicht darauf verzichten, diese unmittelbar lebendige Fühlung mit der Wirtschaft und mit der Bevölkerung zu haben. Es ist eine schöne und wichtige Aufgabe, die sich der Verein gestellt hat, den Odergedanken lebendig zu halten, immer wieder auf die Oder und ihre Wirtschaft, auf ihre politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zusammenhänge hinzuweisen, auf daß wir uns, die wir mit ihnen arbeiten wollen, die Hand geben, das Aeußerste daran zu setzen, den deutschen Osten zu beleben.

In diesem Sinne, meine Herren, begrüße ich den Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen zu der 1. großen Kundgebung im Namen der Reichsregierung und des Reichsministers sowie auch im Namen des Herrn Oberpräsidenten und hoffe und wünsche, daß, wenn wir uns in 2 oder 3 Jahren wieder zusammenfinden, wir dann sagen können, obgleich inzwischen auf der Oder wieder vieles verbessert ist, müssen wir trotzdem in ständiger Arbeit dafür Sorge tragen, daß es vorwärts geht.

Darauf begrüßte der **Präsident der Industrie- und Handelskammer Stettin und Leiter der Wirtschaftskammer für Pommern, Herr Dr. jur. Otto Lange**, die Versammlung wie folgt: Herr Generalfeldmarschall, Herr Reichsminister, Herr Staatssekretär, meine sehr geehrten Herren!

Der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister, Herr Reichsbankpräsident Dr. Schacht, ist zu seinem aufrichtigen Bedauern infolge einer Reise verhindert, der an ihn ergangenen Einladung Folge zu leisten und der heutigen Tagung beizuwohnen. Er hat mich mit seiner persönlichen Vertretung beauftragt und mir aufgegeben, dem Verein in seinem Namen neben dem Dank für die Einladung folgendes zu übermitteln:

„Der vom Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen einberufene „Odertag“ führt zum ersten Mal nach der Neuorganisation in Stettin die an der Oderschiffahrt, der Oderwasserstraße und den Oderhäfen beteiligten Kreise zur Behandlung wichtiger Fragen der weiteren Ausgestaltung der Wasserstraße im deutschen Osten zusammen. Die Oderwasserstraße ist auch in ihrer heutigen, den be-

rechtigten Ansprüchen der Schifffahrt noch nicht voll genügenden Verfassung für Ostdeutschland und seine Wirtschaft von grundlegender Bedeutung. Für Land- und Forstwirtschaft des deutschen Ostens ist das Oderwasserstraßensystem der befruchtende Segenspender, unbeschadet der Tatsache, daß infolge noch nicht ausreichender Talsperren der ungebändigte Strom immer noch zu zerstörenden Ueberschwemmungen oder unzulänglicher Wasserzuführung neigt. Für die Industrie im allgemeinen und für die Oberschlesische und Niederschlesische Kohlen- und Eisenindustrie im besonderen bedeutet, abgesehen von den Schifffahrtsmöglichkeiten, das Wasser der Oder eine wesentliche Vorbedingung ihrer Existenz und ihrer zukünftigen Blüte. Man wird daher bei zunehmender Entwicklung der Kohlenbergbau- und Eisenhüttenindustrie sowie auch der übrigen Industrien, wie beispielsweise der Zinkhütten-, der chemischen und der Papierindustrie, in steigendem Maße zu einer rationelleren Bewirtschaftung des kostbaren Gutes „Wasser“ übergehen müssen.

Für die Gesamtwirtschaft Ostdeutschlands ist das Oderwasserstraßensystem mit seinen auf viele hundert Kilometer schiffbaren Wasserstraßen, seinen Umschlagshäfen und Kanälen die billige, natürliche Verkehrsstraße und damit eine lebenswichtige Voraussetzung ostdeutscher Volks- und Wirtschaftskraft. Deutschlands größter Ostseehafen, der Seehafen Stettin, würde ohne die befruchtenden und schützenden Wirkungen der Oderwasserstraße und ihrer Kanäle und ohne die Oderschiffahrt ein Hafenplatz minderer Bedeutung und ohne Hinterland geblieben sein. Der Reichskanzler und Führer des deutschen Volkes, Adolf Hitler, hat in voller Erkenntnis der Wichtigkeit der zum Grenzstrom gewordenen Oderwasserstraße durch den Bau des Staubeckens von Turawa, den Bau des Adolf-Hitler-Kanals und der zweiten Schleuse bei Ransern sowie die geplanten Staubeckenbauten Hilfe geboten und Aussichten eröffnet, die von verheißungsvoller Bedeutung für die Zukunft des Stromes Ostdeutschlands, seiner Wirtschaft und seiner Bevölkerung sind.

In diesem Sinne begrüße ich den Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen und die in Stettin versammelten Mitglieder und Freunde dieses Vereins und wünsche ihrer Arbeit vollen Erfolg.“

Hierauf nahm **Herr Oberbürgermeister Faber-Stettin** das Wort zu folgender Ansprache:

Herr Generalfeldmarschall!

Herr Staatssekretär!

Meine Herren!

Im Namen der Stadt Stettin, des Mündungshafens des Oderwasserstraßengebietes, der nach den Worten des Herrn Staatssekretärs Königs eine ganz besondere Rolle spielt, heiße ich Sie alle auf das herzlichste willkommen. Ich freue mich, daß Sie an diesem ersten Odertage hier so zahlreich erschienen sind und damit alle ihr Interesse an der Wahrnehmung der Oderbelange bekunden. Wie wichtig die Oder für unseren ostdeutschen Lebensraum ist, haben die Reichsregierung und unser Führer Adolf Hitler dadurch zum Ausdruck gebracht, daß sie eine ganze Reihe von großen Projekten, die schon seit Jahren oder Jahrzehnten ihrer Lösung harren, in Angriff genommen haben. Der Herr Präsident der Industrie- und Handelskammer Stettin hat Ihnen eben eine Reihe von den Projekten, die in Angriff

genommen und teilweise bereits beendet sind, genannt und ebenso auch eine große Reihe von Projekten, die geplant sind. Meine Herren, daraus mögen Sie erkennen, daß die Reichsregierung die Oderwasserstraße als eine der wichtigsten Verkehrsadern unseres ostdeutschen Lebensraumes betrachtet. Es wird nun die Aufgabe aller Stellen, die an dem Ausbau dieses großen Verkehrsbandes interessiert sind, sein, ihre Belange in der geeigneten und richtigen Weise zu vertreten. Daß das durch einen Verein wie den Ihren, den Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen geschehen kann und auch geschehen soll, ist durchaus richtig und entspricht, wie auch Herr Staatssekretär Königs betonte, durchaus den Gedankengängen der Reichsregierung, die von der Wirtschaft, vom Volk heraus das erwartet, was sie später verwirklichen soll. Wie ich bereits gestern betont habe, werden wir selbstverständlich über den Gedanken der Interessen der Oderwasserstraße auch die gesamten Verkehrsbelange der Nation mit ins Auge fassen müssen. Der Herr Staatssekretär Königs hat auf den Mittellandkanal angespielt. Es ist bereits gestern in einer Aussprache der Mittellandkanal angeschnitten worden. Der Herr Staatssekretär hat darauf hingewiesen, daß dieser Kanal eine staatspolitische Notwendigkeit sei, daß aber auf der anderen Seite das Reich dafür sorgen werde, daß durch die Verwirklichung dieser staatlichen und politischen Notwendigkeit die Belange anderer Verkehrsgebiete, insbesondere also auch des Verkehrsgebietes der Oder, nicht geschädigt werden sollen und einen Ausgleich erhalten. Wir dürfen aber über unserem eigenen Interesse niemals die Belange des Großen und Ganzen vergessen, mit dessen Blühen, mit dessen Gedeihen, mit dessen Existenz ja wir auf unserem Teilgebiet, auf dem wir arbeiten, auch ganz zwangsläufig und unzertrennbar verbunden sind. Ich glaube, daß infolgedessen auch der Mittellandkanal die Interessen der Oderschiffahrt nicht in dem Maße schädigen wird, wie es vielleicht hier und da von dem einen oder anderen von Ihnen befürchtet wird. Ich bin vielmehr davon überzeugt, daß die Zukunft auch hier mit der Lösung der staatspolitischen Notwendigkeit neue Arbeitsaufgaben und neue Arbeitsbedingungen herausstellen wird, die sich auch für die Oderschiffahrt fruchtbar auswirken können.

Meine Herren, zu Ihrer Tagung wünsche ich Ihnen einen recht guten Erfolg. Ihre Interessen, die Sie hier zu vertreten haben, sind zwar ostdeutsche Interessen, sie hängen aber doch mit Rücksicht auf die Bedeutung des Ostraumes für unsere gesamte ostdeutsche Volkswirtschaft mit den gesamten nationalen Interessen unseres Staates und Volkes zusammen. Wenn Sie in diesem Sinne diese Tagung erleben und in diesem Sinne an dieser Tagung auch innerlich mitarbeiten, dann bin ich fest davon überzeugt, wird aus diesem ersten Odertag für alle Wirtschaftskreise, die an der Oderschiffahrt interessiert sind, neue Kraft ausstrahlen. In diesem Sinne begrüße ich Sie im Namen der Stadt Stettin nochmals auf das allerherzlichste. Heil Hitler!

Direktor Schreiber vom Zentralverein für Deutsche Binnenschifffahrt, Berlin, führte folgendes aus:

Sehr verehrte Herren!

Namens und im Auftrage des Herrn Generaldirektors Dr. Welker, Vorsitzenden des Zentralvereins für Binnenschifffahrt, entbiete ich Ihnen aufrichtige und herzliche Grüße. Der Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen tritt heute das 1. Mal mit einer machtvollen Kundgebung in einem

Rahmen an die Öffentlichkeit, der der hohen Bedeutung des Vereins in hervorragendem Maße entspricht. Dafür dem Herrn Vorsitzenden des Vereins, Reichsverkehrsminister a. D. Dr. Krohne, Grüße und Dank der Spitzenorganisation zu übermitteln, ist mir eine angenehme und ehrenvolle Pflicht. Auf Anordnung des Herrn Reichsverkehrsministers hat der Vorsitzende des Zentralvereins auch eine Neuordnung des zersplitterten Vereinswesens auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt durchgeführt. Neben der Organisation aller Unternehmer und Unternehmungen in der Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt auf Grund der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. September 1935 sind alle

die im Einzugsgebiet der Oder liegenden Kreise der Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung, die an der Oderschifffahrt interessiert sind, in dem Verein zur Wahrung der Oderschifffahrtsinteressen zusammengeschlossen. Diese umfassende und unter zielbewußter Leitung stehende Organisation bietet die Gewähr, daß die Belange der an der Oderschifffahrt interessierten Wirtschaft gewahrt und sachgemäß vertreten werden.

Ich wünsche Ihnen, meine Herren, von ganzem Herzen für die mit so vielen Opfern begonnene Arbeit des Vereins, ich wünsche der heutigen Tagung einen vollen Erfolg. Heil Hitler!

Der Oder-Donau-Elbe-Kanal.

Vortrag, gehalten auf dem Odertag in Stettin am 26. 6. 36 von Dr. phil. H. Schrader, Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Geschäftsführer der Wirtschaftskammer für Pommern und des Vereins zur Wahrung der Oderschifffahrtsinteressen, Bezirksgruppe Pommern, Sitz Stettin.

Das Thema „Oder-Donau-Elbe-Kanal“ ist deshalb auf die Tagesordnung der diesjährigen Odertagung gesetzt, weil es den Anschein hat, als hätte man sich von dem Ziele der nahegerückten Inangriffnahme des Kanalbaues wieder entfernt. Mein Referat hat daher nur den Zweck, den Gedanken und die Hoffnung auf den baldigen Bau des Oder-Donau-Kanals, der für die bevölkerungspolitische, kulturelle, volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung Deutschlands und Südosteuropas von ungewöhnlicher Bedeutung ist, wachzuhalten.

Südosteuropa hat einschließlich Griechenlands und Oesterreichs einen Gebietsumfang von über 1 Million qkm. Seine Flächenausdehnung ist also doppelt so groß als die Deutschlands. Es birgt eine Bevölkerung von etwa 64 Millionen. Die Bevölkerungsdichte beträgt indessen mit durchschnittlich 70 Menschen auf den qkm nur die Hälfte derjenigen Deutschlands. Der Wirtschaft Südosteuropas gibt die Agrarwirtschaft das charakteristische Gepräge, ungeachtet der Tatsache, daß Ungarn und vor allem die Tschechoslowakei eine leistungsfähige, vielfach gegliederte Industrie besitzen. Wichtigste Produkte dieser Länder sind Weizen, Gerste, Mais, Roggen, Oelfrüchte, Soyabohnen, Sämereien, Hanf, Vieh, Pferde, Wein, Tabak, Geflügel, aber auch Laub- und Nadelholz, Bauxit und Magnesit und andere unerschlossene Bodenschätze.

Die Fruchtbarkeit des rumänischen Bodens ist in Europa einzigartig. Ernten von 100 Millionen Doppelzentnern an Getreide sind an der Tagesordnung. Die Petroleumausfuhr beläuft sich auf 1 Million Tonnen jährlich. Die Chromerzvorkommen werden auf 10 Millionen Tonnen geschätzt. Gold, Kupfer, Blei, Schwefel und Quecksilber werden in großen Mengen gefördert. Jugoslawiens Obstproduktion beläuft sich auf 10 Millionen Dz. Bulgarien kann jährlich 5 Millionen Tonnen Pflanzenöl, 16 000 Zentner Seidenraupenkokons, 30 000 Tonnen Kupfer, ebensoviel Blei, Zink, in Fülle Rosenöl und den besten Tabak der Welt liefern¹⁾.

Der Gesamtaußenhandel Südosteuropas belief sich 1934 dem Werte nach auf 4,3 Milliarden RM. Der Anteil Deutschlands betrug mit 820 Millionen RM. fast 20%. Nimmt man den deutschen Außenhandel 1934 mit 8,5 Milliarden an, so bedeutet das eine Beteiligung Südosteuropas von 10%. Die Bedeutung dieses Güteraustausches vermittelt ein Vergleich mit den

Vereinigten Staaten von Amerika. Der Handel Deutschlands mit Südosteuropa ist wertmäßig dreimal größer als der mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Wirtschaft Südosteuropas ist in starkem Maße auf Märkte außerhalb des eigenen Raumes angewiesen. Es entfielen im Jahre 1928 63,8%, im Jahre 1932 70,3%, im Jahre 1934 73,7% der gesamten Ausfuhr der Südoststaaten auf Lieferungen nach Ländern außerhalb des Südostraumes.

Die Warenbezüge der Südoststaaten rührten im Jahre 1928 zu 69%, 1932 zu 71,8%, 1934 zu 73,2% aus Ländern außerhalb des Südostens.

Als Großverbraucher von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Großverarbeiter von Rohstoffen ist Deutschland der beste Kunde Südosteuropas. Deutschland nimmt heute im Außenhandel der Südosteuropastaaten, also Oesterreichs, der Tschechoslowakei, Ungarns, Bulgariens, Jugoslawiens, aber auch Griechenlands, unbestritten die erste Stelle ein. Der Südosten ist und bleibt darauf angewiesen, seine bedeutenden Uberschüsse an Agrarprodukten in außerhalb gelegenen, konsumfähigen und kaufkräftigen Industrieländern unterzubringen²⁾. Daraus ergibt sich die außerordentliche Bedeutung, die der Verkehrswirtschaft und den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln und Verkehrswegen beizumessen ist.

Albanien, Jugoslawien, Griechenland, Rumänien und Bulgarien sind Seestaaten. Seeverkehr und Seeschifffahrt spielen hier eine Rolle. Oesterreich, die Tschechoslowakei und Ungarn sind absolute Kontinentalstaaten, die in erster Linie auf die Eisenbahnen, dann aber auch auf die Binnenschifffahrt angewiesen sind. Mit Ausnahme von Griechenland und Albanien sind alle Staaten des Südostraumes Donaustaaten. Die Frage der Verwandlung des Donaustromes in die Wirtschafts- und Verkehrsstraße Europas ist daher für die Südoststaaten von grundlegender Bedeutung.

In der Tat haben sich die Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau im letzten Jahrzehnt grundlegend verändert. Mindesttiefe, Kennzeichnung der Fahrinne, einheitliche Betonung, weitgehende Baggerung, Entfernung der Schifffahrtshinder-

¹⁾ Vergl. Hefeke, Die heutige Donauschifffahrt und ihre zukünftige Bedeutung für Württemberg; in Süddeutsche Wasserstraßen, Jahrgang 12, Heft 2.

²⁾ Dr. H. Posse: Deutschland und der Südosten Europas. Deutscher Außenhandel, 36. Jahrgang, Nr. 12.

nisse, Sprengung von Felsen in den Katarakten, Eindeichungsarbeiten, Schaffung von Winterhäfen usw. galten die Arbeiten, mit denen man sich beschäftigte und die man mit weit größerer Zielsicherheit und Konsequenz als in früheren Jahrzehnten durchführte. Der Erfolg dieser Maßnahmen war die Tatsache, daß sich sowohl tonnagemäßig als verkehrsmäßig gegenüber der Vorkriegszeit eine Steigerung von ca. 30% ergab. Es verkehren auf der Donau heute 150 Passagierschiffe, 500 Schlepper, 70 Motor-Kähne, 30 Motor-Tanker, 200 andere Tankschiffe, 3000 große Kähne, insgesamt 4000 Fahrzeuge mit über 2 Millionen to Tragfähigkeit. Der Anteil Deutschlands an der Donauflotte besteht aus 200 Fahrzeugen mit ca. 150 000 to Tragfähigkeit. Bei Ulm beginnt die Donau schiffbar zu werden. Ihre eigentliche Schiffbarkeit fängt allerdings erst bei Regensburg an. Die schiffbare Länge der Donau ab Ulm beträgt 2594 km. Davon entfallen

auf Deutschland	km	0— 364,
„ Oesterreich	„	365— 711,
„ die Tschechoslowakei (l)	„	711— 772,
„ Ungarn (r)	„	772— 824,
„ die Tschechoslowakei (r)	„	824— 872,
„ Ungarn (r u. l)	„	872—1144,
„ Jugoslawien (r u. l)	„	1144—1460,
„ Rumänien (l)	„	1460—1774,
„ Bulgarien (r)	„	1774—2154,
„ Rumänien (r u. l)	„	2154—2594.

Von den großen Donau-Schiffahrtsunternehmungen seien erwähnt: Der Bayrische Lloyd, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Königl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, die Flußschiffahrt des Königreichs Jugoslawien (J. R. P.), die Rumänische Flußschiffahrts-Gesellschaft, die Tschechoslowakische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft³⁾.

Wie bedeutend ebereits heute der Anteil der Schiffahrt an der Abwicklung des Außenhandels der Südosteuropastaaten ist, lehrt das Beispiel Ungarns⁴⁾, Bulgariens und Jugoslawiens. Der Anteil der Schiffahrt etrug in Tonnen zu 1000 kg am ungarischen Außenhandel in Prozenten:

	Einfuhr	Ausfuhr
1929	14,6	22,7
1930	19,4	22,7
1931	26,0	31,0
1932	22,6	27
1933	23	28
1934	27	28

Für Jugoslawien ergab sich ein Prozentsatz von 16,8.

Bei Bulgarien⁵⁾, einem Donaustaat, der zugleich Seestaat ist, ergibt sich das bezeichnende Bild, daß beide Wasserwege fast zu gleichen Teilen an den bulgarischen Außenhandels-transporten beteiligt sind:

	Ausgeladene Güter in 1000 to	Eingeladene Güter in 1000 to	Zusammen
Schwarz. Meer	129	243	372
Donau	147	163	310
	276	406	682

Der Deutsch-Rumänische Warenaustausch stand 1935 im Vergleich zu den letzten Jahren im Zeichen eines bedeutenden Aufstiegs. Nach der Mitteilung der deutsch-rumänischen Handelskammer wurden folgende Gütermengen in to zu 1000 kg nach Deutschland eingeführt:

Mineralöle	673 000
Holz	142 000
Getreide	49 000
Oelfrüchte, Oelkuchen	26 000
Hülsenfrüchte	19 000
Lebende Tiere	6 000
Gerbhölzer, Rindenauszüge	6 000
Kleie und ähnliche Futtermittel	6 000
Nicht ölhaltige Sämereien	5 000
Andere Erzeugnisse	62 000

zusammen: 994 000 to

Der größte Teil dieser Warenmengen wurde auf dem Wasserwege nach Deutschland befördert.

Auch die Ausfuhr nach Rumänien zeigt stark aufsteigende Tendenz. Es handelt sich um folgende Mengen in to zu 1000 kg:

Eisenhalbzeug, Rohstoffe und Waren	34 000
Kohlen	22 000
Eisen- und Metallwaren	17 000
Chemische und Pharmazeutische Erzeugnisse	9 000
Steine und Erden	6 000
Maschinen	5 000
Ton- und Porzellanwaren	4 000
Metalle, Bruch, Altabfälle	4 000
Andere Erzeugnisse	15 000

zusammen: 115 000 to

Diese Zahlen geben ein treffendes Bild der Bedeutung, die diese, noch längst nicht ordnungsmäßig ausgebaute, große europäische Binnenwasserstraße aufweist, ohne daß die seit Jahrhunderten geplante Verbindung mit den nordwärts fließenden, großen deutschen Wasserstraßen und ihren Kanalsystemen besteht. Man ahnt und erkennt die unmeßbaren Entwicklungsmöglichkeiten, die die Herstellung dieser Verbindungen erschließen müssen.

Mit einigen Worten ist noch auf den Transitverkehr der südosteuropäischen Länder einzugehen, der sich durch Deutschland bahn- und binnenwasserwärts vollzieht. Nach der Statistik des Auswärtigen Handels Deutschlands belief sich die Durchfuhr Bulgariens, Griechenlands, Jugoslawiens, Oesterreichs, Rumäniens, der Tschechoslowakei und Ungarns 1929 insgesamt auf 5,2 Millionen Tonnen; 1935 betrug die eisenbahnwärtige Durchfuhr dieser Länder durch Deutschland noch ca. 3 Millionen Tonnen. Der Verkehr verringert sich in zunehmendem Maße. Durch die Eisenbahntarifpolitik von Nachbarstaaten, durch Refaktien und alle erdenklichen Maßnahmen wird dieser Verkehr von deutschen Bahnen, Wasserstraßen und Seehäfen nach Osten abgelenkt. Die glänzende verkehrsgographische Lage Stettins

³⁾ Vergl. Dr. Zoepfl: Mitteldeutscher Binnenschiffahrtsverband, Stuttgart, 15/17. 5. 1930, Seite 69.

⁴⁾ Vergl. Deutschlands Bedeutung als Absatzmarkt für ungarische Erzeugnisse. Zollarchiv Nr. 13 vom 27. 3. 1936 und Deutscher Außenhandel 1936 Jahrgang Nr. 13 vom 26. 3. 1936. — Dr. Misch: Die deutsch-ungarischen Handels- und Verkehrsbeziehungen in Süddeutsche Wasserstraßen a. a. O. Seite 41.

⁵⁾ Vergl. Dragomir Zonew: Bulgarien und sein Außenhandel über die Donau in Süddeutsche Wasserstraßen a. a. O. Seite 44 ff.

— Sie sehen das eisenbahnkilometrische Einzugsgebiet dieses Hafens durch die rote Westlinie gegen Hamburg, die rote Ostlinie gegen Gdingen begrenzt — hat diese Entwicklung nicht aufzuhalten vermocht, weil das Auslobungsverfahren zu spät einsetzte, die Mindest-Tonnenkilometersätze zu hoch liegen, die übrigen, durch das Ausland angewandten Wettbewerbsmaßnahmen in Deutschland keine Anwendung fanden und weil schließlich das organische Zusammenarbeiten der Reichsbahn, der Binnenschifffahrt und des Kraftwagenverkehrs noch in den Kinderschuhen steckt. Reichsbahnseitig dienen dem Schutze deutscher Bahnen, Seehäfen und teilweise auch Binnenwasserstraßen der

S D 1 Holzverkehr Tschechoslowakei—Deutsche Seehäfen,
S D 3 Seehafenverkehr mit Salzburg Reichsbahn und Kufstein Reichsbahn,

S D 4 Seehafenverkehr mit über Oesterreich hinaus gelegenen Ländern,

S D 6 Seehafenverkehr nach der Tschechoslowakei, der Deutsch-Oesterreichische Seehafen-Donau-Umschlags-Tarif (DÖSDU),

der Deutsch-Ungarische Seehafen-Donau-Umschlagstarif (DUSDU),

der Deutsch-Oesterreichische Seehafentarif (DÖS),

der Deutsch-Ungarische Seehafentarif (DUS),

der Deutsch-Tschechoslowakische Güterverkehr, Heft 7 (Verkehr mit deutschen Seehäfen),

der Deutsch-Tschechoslowakische Güterverkehr (Ausnahmetarif 20 für Seefische).

Polnischerseits stehen dem drei große Tarifwerke mit zahllosen Einzeltarifen gegenüber, nämlich

der Tschechoslowakisch-Polnische Eisenbahnverband für den Seehafenverkehr,

der Polnisch-Rumänische Eisenbahnverband für den Verkehr mit den Seehäfen Gdynia und Danzig,

der Polnisch-Tschechoslowakische Donau-Umschlagsverkehr Heft 2 (Verkehr zwischen Gdynia und Danzig und den Donauschiffsstationen in Ungarn, Jugoslawien und Bulgarien mit Umschlag in Bratislava).

Verkehrsgeographisch ist die Lage bekanntlich die, daß Stettins Minderentfernungen gegenüber einer Vielheit tschechoslowakischer Stationen 32%, ungarischer Stationen 11%, Oesterreichischer Stationen 29%, jugoslawischer Stationen 13%, rumänischer Stationen 9% im Verhältnis zu Gdingen und 32,7%, 21%, 11%, 15%, 21% im Verhältnis zu Hamburg ausmachen. Die Tariflage hat sich beinahe in das Gegenteil verkehrt. Auch in den über Passau-Donau-Umschlagsstelle geleiteten Donau-Umschlagsverkehren ist Stettin nicht mehr wettbewerbsfähig. So wird z. B. Stettins natürlicher Verkehrsvorsprung von 261 km gegenüber Hamburg bei Budapest auf 47 km, und von 228 km bei Wien auf ebenfalls 47 km heruntergedrückt. Das gleiche gilt für viele ungarische, jugoslawische, rumänische, österreichische und tschechoslowakische Stationen. Im Deutsch-Oesterreichischen Seehafenverkehr werden zwar die Stettiner Transporte über den eisenbahnkilometrisch kurzen Weg durch die Tschechoslowakei geleitet, trotzdem aber über Passau-Donauumschlagsstelle abgerechnet. Es ergibt sich somit, daß im Westen die Verkehre um das Stettiner Einzugsgebiet über Passau-Donauumschlagsstelle und im Osten durch pol-

nische Bahnen über Gdingen um das Stettiner Einzugsgebiet herumgefahren werden. Man kann also mit Recht von einem schweren Nachteil der verkehrsgeographisch günstigen Lage sprechen. Diese Verhältnisse sind so ungesund und so vernunftwidrig, daß sie nicht andauern können und auch nicht andauern werden. Eine grundsätzliche Lösung würde auch hier der Donau-Oder-Elbe-Kanal bringen, womit nicht gesagt sein soll, daß es nicht auch andere Lösungen gibt. Die technischen Einzelheiten des Oder-Donau-Kanalprojektes sind wiederholt — auch in Stettin — ausberufenem Munde vorgetragen worden⁶⁾, so daß es mir als Nichttechniker gestattet sein möge, diese Dinge nur zu streifen, dagegen zu versuchen, darzulegen, daß es keine Tatsachen gibt, die gegen die Ausführung dieses Kanalprojektes sprechen, daß dagegen eine Vielheit von Gründen, Tatsachen und Bedürfnissen, die endliche Inangriffnahme dieses Bauwerks nahelegen. Deutschlands natürliche Wasserstraßen verfolgen im allgemeinen die Süd-Nordrichtung; nur die Donau verläuft vom Westen nach dem Osten. Das Wasserstraßennetz erfährt im Jahre 1938 eine wichtige Ergänzung. In diesem Jahre wird voraussichtlich das Netz der westlichen Wasserstraßen durch den Mittelland-Kanal an die Elbe angeschlossen sein, das der Binnenschifffahrt den direkten Weg vom Rhein bis zur Oder und darüber hinaus durch den Bromberger Kanal bis zur Weichsel zur Verfügung stellt. Die natürlichen Wasserstraßen Deutschlands, insbesondere die Elbe und die Oder, sollen bis zu diesem Zeitpunkt soweit ausgebaut und reguliert sein, daß sie einen ständigen und dichten Verkehr möglichst auch mit den im Westen üblichen Kahngrößen bewältigen können. Durch die neue Querverbindung, den Mittelland-Kanal, werden wohl die großen, nach Norden fließenden, natürlichen deutschen Wasserstraßen miteinander verbunden, die Verbindung des auf diese Weise hergestellten norddeutschen Wasserstraßennetzes mit dem Strom des Südostens, der Donau, fehlt indessen.

Die Bestrebungen auf Herstellung dieser Verbindung sind Jahrhunderte alt. Kurfürst Friedrich von Brandenburg riet bereits 1652 dem Kaiser Ferdinand III., die Oder mit der March und Donau zu verbinden. Die Kosten der Türkenkriege machten die Ausführung der Kanalpläne unmöglich. Von den späteren Plänen seien erwähnt derjenige des Elsässischen Ingenieurs Maire, Wien, 1785; des belgischen Ingenieurs Saint Hubert 1872, der der Anglo-österreichischen Bank den Bau eines Donau-Oder-Kanals vorschlug; das Oesterreichisch-Koerbersche Wasserstraßengesetz von 1901, das Projekt des Erzherzogs Heinrich Ferdinand von 1917⁷⁾.

⁶⁾ Vgl. Franz Mejerle Prag: Der Donau-Oder-Elbe-Kanal und seine Bedeutung für die schles. Industrie, Vortrag im Schles. Oderverein 14/11. 1928 Heft 12 der Schriften der Industrie- und Handelskammer Breslau, Januar 1929. — Derselbe: Der Donau-Oder-Elbe-Kanal, seine allgemeine Bedeutung und seine derzeitigen Planungen. Ostseehandel Nr. 21 vom 1. 11. 1930. — Derselbe: Die Bedeutung des Donau-Oder-Kanals — a. a. O. Jahrgang 15 Nr. 19 vom 1. 10. 1935. — Bazika: Der Elbe-Oder-Donau-Kanal, seine Voraussetzungen, Projekt, Finanzierung, Ausbau, Betrieb und Prosperität. Vortrag gehalten auf der gesamtstaatlichen Manifestation-Wasserstraßentagung in Pardubitz, Tschechoslowakei, 3. bis 5. 6. 1931.

⁷⁾ Vergl. Dr. Alexander Szana: Die Donau 1928, S. 89, Bratislava.

Von den zahlreichen Projekten sind übriggeblieben

1. das Projekt des Oder-Donau-Elbe-Kanals von Cosel Oderhafen über Prerau nach Theben an der Oder mit einer Abzweigung von Prerau nach Pardubitz an der Elbe;
2. das Rhein-Main-Donau-Kanalprojekt⁸⁾;
3. das Neckar-Donau-Kanalprojekt.

Die beiden letzteren sind bekanntlich in der Ausführung begriffen. Die Rechtsgrundlage für den Bau des Donau-Oder-Kanals in der Tschechoslowakei bildet nach wie vor das erwähnte österreichische Wasserstraßengesetz von 1901. Das österreichische Projekt ist von den tschechoslowakischen Behörden insofern geändert, als der Kanal nicht mehr bei Wien, sondern der Grenze auf tschechischem Gebiet folgend bei Theben in der Nähe Preßburgs in die Donau einmündet, und daß der Anschluß an die Oder von Prerau über Mährisch-Ostrau nach Cosel Oderhafen gesucht wird.

Die drei bei Prerau sich treffenden Kanaläste des Donau-Oder-Elbe-Kanals besitzen fast die gleiche Länge von je 162 km, die Gesamtlänge des Oder-Donau-Kanals beträgt etwa 323 km. Auf deutschem Gebiet liegen nur etwa 70 km. Die Gesamtkosten des Kanals werden auf 3 Milliarden Tschechen-Kronen oder 380 Millionen RM. für die tschechische Kanalstrecke und etwa 65 Millionen RM. für die deutsche Teilstrecke angegeben. Die Weglängen Oder-Donau zu Prerau-Elbe verhalten sich wie 2 zu 3, die Baukosten wie 1 zu 1. Von den tschechischen Sachverständigen ist daher empfohlen worden, zunächst die Donau mit der Oder zu verbinden und in einer zweiten 6jährigen Bauperiode die Anschlußstrecke Prerau-Elbe, die baulich die weitaus größeren Schwierigkeiten bietet und weit größere Kosten verursacht, durchzuführen. Die Scheitelhaltung des Donau-Oder-Kanals wird in einer Höhe von nur 275,5 m über Adria durchgeführt, während die Wasserscheidenüberschreitungen beim Rhein-Main-Donau-Kanal in einer Höhe von 410 m, beim Neckar-Donau-Kanal in einer Höhe von 500 m und beim Elbe-Donau-Kanal in einer Höhe von 700 m über Adria erfolgen. Demzufolge ist die Zahl der Schleusen des Oder-Donau-Kanals weit niedriger als die des Elbe-Donau-Kanals, der die Kanalstraße Prerau-Theben mit dem Oder-Donau-Kanal gemeinsam besitzt. Das Wasser für die Scheitelhaltungen wird durch Talsperrn bereitgestellt. Der Kanal wird für 1000 bis 1200 to Schiffe befahrbar sein. Man rechnet mit einem Verkehr von 12 Millionen Tonnen. Die Rentabilität des Kanals ist gesichert. Der Oder-Donau-Kanal würde nach Fertigstellung die kürzeste Wasserstraßenverbindung der südosteuropäischen Staaten und des Schwarzen Meeres mit der Ostsee über den Seehafen Stettin bilden. Ostdeutschland und Stettin würden in den Wiederbesitz der durch Tarifexperimente, Refaktien und Seepreferenzzölle vielfach verlorenen natürlichen, verkehrsgeographische Vorzugsstellung gelangen, was folgende Vergleichszahlen erweisen; die Entfernung beträgt:

1. Ab Rotterdam über den Rhein-Main-Donau-Kanal zur Donau bei Theben 1514 km,
2. ab Bremen über die Weser und den zu erbauenden Weser-Main-Donau-Kanal zur Donau bei Theben 1320 km;
3. ab Hamburg über die Elbe und den Elbe-Donau-Kanal bis Theben 1181 km;
4. ab Stettin über die Oder und den Oder-Donau-Kanal bis Theben 987 km.

Der Vergleich ergibt, daß die absolute Weglänge Stettin—Theben gegenüber den anderen Wegen Minderentfernung

gen von 194 bis 527 km ergibt und daß sich dadurch rechnerisch bereits bei einem Verkehr von 10 Millionen Tonnen jährlich eine Ersparnis von 3 Millionen Reichsmark ergeben würde. Das Ergebnis bleibt auch bei Einsetzung der virtuellen Weglängen das gleiche.

Die Kanalpläne sind auf tschechischer Seite fertig gestellt. Auch auf der deutschen Seite dürfte diese Arbeit weit vorgeschritten, wenn nicht fertig sein. Im Rahmen der Ausführung des Adolf-Hitler-Kanals wird Vorsorge für die Einmündung des Oder-Donau-Kanals getroffen.

Seit einem halben Jahrhundert ist die Frage des Oder-Donau-Kanals nicht zur Ruhe gekommen. Immer wieder sind die volks- und verkehrswirtschaftlichen sowie die wasserbautechnischen Voraussetzungen für den Bau dieses Kanals untersucht und immer wieder von hervorragenden deutschen und tschechischen Sachverständigen in allen Teilen als gegeben anerkannt worden. Ich erwähne die Arbeiten des Herrn Professor Smorzeczek, des Sektionschefs Bazika, des Ministerialrats Meierle, Prag, unter vielen anderen. Auf deutscher Seite liegt ein Gutachten vor, das als das umfassendste angesprochen werden muß, das Gutachten des verstorbenen Geheimen Baurats Contag, das von der Schlichting-Stiftung preisgekrönt wurde.⁹⁾ In diesem Gutachten hat Geheimrat Contag sowohl die wasserbauliche und verkehrstechnische, wie die volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Seite des Projekts eingehend untersucht. Obgleich das Zahlenmaterial infolge des Uebergangs der europäischen Eisenbahnverwaltungen vom Kilometer- zum Staffeltarifsystem nicht mehr ganz zutrifft, und obgleich andere Voraussetzungen heute nicht oder nicht mehr ganz gegeben sind, treffen die Ergebnisse dieser Untersuchung auch heute noch den Kern der Sache. Das Thema des Werkes: „Welche wirtschaftliche Bedeutung hat für Deutschland eine Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und dem Oder-Elbe-Gebiet gegenüber einer solchen zwischen der Donau und dem Rheingebiet“ läßt eine Polemik gegen das eine oder andere Kanalprojekt vermuten. Das ist indessen nicht der Fall.

Geheimrat Contag hat unter der Voraussetzung des Vorhandenseins sowohl des Donau-Oder-Elbe-Kanals als des Rhein-Main-Donau-Kanals und unter Berücksichtigung der im Verkehr zwischen Südosteuropa und Deutschland zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Binnenschiffahrt, Seeschiffahrt) errechnet, daß die Linie der gleichen Frachten zwischen Rhein-Main-Donau- und Oder-Donau-Elbe-Kanal von Emden über Hannover, Kassel, Eisenach, Plauen, Pilsen, nach Preßburg verlaufen würde. Das bedeutet, daß das Einzugsgebiet des Donau-Oder-Elbe-Kanals nicht nur das gesamte Ost- und Mitteldeutschland einschließlich Brandenburgs, der Reichshauptstadt und der gesamten Seehäfen, sondern auch noch Han-

⁸⁾ Vergl. Dr. A. Hoßbach: Die Verkehrsbedeutung des Großschiffahrtsweges Rhein-Main-Donau für die großdeutsche Wirtschaft. — Dr. Gottlieb Zoepfl: Donauraumwirtschaft und Rhein-Main-Donau-Kanal, Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 68. Jahrgang, Heft 4/5, S. 163 v. 1936; vgl. über den letzten Stand der Bauvorhaben Dr. Gährs; Fortschritte im Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen a. a. O., S. 135.

⁹⁾ Abgedruckt in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 28. Jahrgang, 1921, Heft 23, S. 420 ff.

nover, Teile von Westfalen, Hessen, die Provinzen Sachsen und Thüringen, das Land Sachsen umfassen würde. Man kann daher von dem Einzugsgebiet des norddeutschen Donau-Oder-Elbe-Kanals und dem Einzugsgebiet des süddeutschen Rhein-Main-Donau-Kanals sprechen.

Von dem größten Teil des rheinisch-westfälischen Industriegebiets wird der Verkehr natürlich nach dem Rhein abgelenkt. Das mitteldeutsche Industriegebiet gehört aber ganz zum Donau-Oder-Elbe-Kanalgebiet. Das märkische und schlesische Industriegebiet einschließlich des Groß-Berliner Industriegebiets fällt dem Donau-Oder-Elbe-Kanal, desgleichen, wie erwähnt, die deutschen Seehäfen zu.

Berücksichtigt man, daß im Vergleich mit der Vorkriegszeit die reinen Eisenbahnfrachten, z. B.

für Getreide von Budapest nach Stettin

je t um RM. 14,20 = 43%,

„ Eisenwaren von Berlin nach Bukarest

je t um RM. 67,— = 142%,

„ Petroleum von Ploesti nach Berlin

je t um RM. 25,— = 42%,

„ Nutzholz von Budapest nach Hannover

je t um RM. 11,50 = 44%

gestiegen sind und daß auf Basis der alten niedrigen Vorkriegsfrachten der Eisenbahn durch den Donau-Oder-Kanal mit Frachtersparnissen von 43 bis 60% in den vorbezeichneten Relationen gerechnet würde, so kann man ermessen, welche gewaltige Entlastung der Volkswirtschaft der beteiligten Länder erwachsen würde, wenn der Donau-Oder-Kanal vollendet würde. Aber abgesehen von den Tatsachen, daß die schlesische und oberschlesische Kohlen- und Eisenindustrie gegen den Wettbewerbsdruck des durch den Rhein-Main-Donau-Kanal an die Donau herangerückten westdeutschen Eisen- und Kohlenindustriegebiets in Südosteuropa wirksam geschützt würde, abgesehen auch davon, daß die mitteldeutsche und Berliner Industrie in Südosteuropa den Wettbewerb aufnehmen und bestehen könnte, daß überhaupt die östlich der Frachtgleichheitslinie ansässige, deutsche Wirtschaft auf dem südosteuropäischen Markte konkurrieren und daß Südosteuropa seine Roh-, Halb- und Fertigfabrikate, deren man in Deutschland bedarf, billig und in steigendem Maße nach Deutschland absetzen könnte, würde der einst blühende deutsche Transitverkehr und die Beteiligung der deutschen Seehäfen an diesem Verkehr wieder zu seinem Recht kommen. Durch künstliche Maßnahmen aller Art, durch Refaktien, Seepreferenzzölle, durch Eisenbahnwettbewerbstarife, haben sich im Transitverkehr Südosteuropas Zustände herausgebildet, die durch Verbindung des großen deutschen Wasserstraßennetzes mit der Verkehrsstraße Südosteuropas, der Donau, beseitigt werden und die die natürlichen, verkehrsgeographischen Verhältnisse wiederherzustellen geeignet sein würden.

Heute werden im Transitverkehr nach Südosteuropa vielfach kurze, der natürlichen verkehrsgeographischen Lage entsprechende Verkehrswege nach den nächsten leistungsfähigen Seehäfen deswegen ausgeschaltet, weil weit längere, an sich mit höheren Frachten zu belastende Wege tatsächlich niedrigere Gesamtfrachten aufweisen. Es spielt sich hier ein niedrigeren zuständigen Stellen und den beteiligten Verkehrskreisen vertrauter, der großen Öffentlichkeit unbekannter Wettbewerbskampf ab, den die Leipziger Neuesten Nachrichten in einer Ausgabe vom 29. Mai d. J. mit Recht „den

Kampf in der Stille genannt haben“. Es handelt sich, wie erwähnt, um den seit Jahren geführten Eisenbahntarifkampf Gdingens gegen deutsche Bahnlagen, Seehäfen und Wasserstraßen um den südosteuropäischen Transitverkehr. Den tschechischen Kanalfreunden wird bekannt sein, daß ihrer Volkswirtschaft letzten Endes mit billigen Ausnahmetarifen, die sehr schnell wieder beseitigt werden können, auf die Dauer nicht geholfen werden kann, daß vielmehr ein dauerndes und sicheres Verkehrsinstrument für die tschechoslowakische Wirtschaft der zum allergrößten Teil auf tschechischem Gebiet verlaufende Oder-Donau-Elbe-Kanal ist, durch den die Tschechoslowakei erste Nutznießerin eines Wasserstraßensystems wird, daß das Schwarze Meer über die Donau und die großen Wasserstraßen Elbe und Oder mit der Ost- und Nordsee verbindet.

Abgesehen von der eisenbahntarifarischen Seite wird der polnisch-rumänische Plan, die Ostsee und das Schwarze Meer unter Ausnutzung der Flußläufe Weichsel, Dnjester und Pruth zu verbinden, nachdenklich stimmen müssen, wenn auch der Verwirklichung dieses Planes sehr erhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen¹⁰⁾.

Daß das Interesse der Tschechoslowakei an dem Bau eines Oder-Donau-Elbe-Kanals zumindest ein gleich großes ist, als das nordostdeutsche, erweist eine weitere Überlegung. Wird der deutsche Rhein-Main-Donau-Kanal früher fertiggestellt, als der Oder-Donau-Kanal, so gerät die Tschechoslowakei im Hinblick auf den südosteuropäischen Verkehr unzweifelhaft in einen toten Winkel. Der Tschechoslowakei bleibt es auch in Zukunft unmöglich, ihre Binnenschifffahrt auf der Donau, Elbe und Oder zu vereinigen und je nach Bedarf von einem Stromgebiet in das des anderen zu verlegen. Die Wettbewerbsverschiebungen, die die tschechische Kohlen-, Eisen- und Fertigwarenindustrie durch den Anschluß des Rheins und der Ruhr an die Donau erfahren würde, können wohl in bezug auf das eigne Land, niemals aber in bezug auf die übrigen südosteuropäischen Länder durch handels- und verkehrspolitische Maßnahmen abgeschirmt werden. Die verkehrswirtschaftliche Aufschließung Südosteuropas würde ohne nennenswerte Mitwirkung des Donau-Staates „Tschechoslowakei“ über Donau und Rhein erfolgen. Hierbei kann allerdings nicht verschwiegen werden, daß in diesem Falle der binnenwasserwärtige Durchfuhrverkehr Südosteuropas den deutschen Seehäfen Bremen, Hamburg, Lübeck, Stettin bis zu einem sehr erheblichen Grade entzogen und über die außerdeutschen Rheinhäfen gezogen würde. Die deutsche und tschechische Interessensolidarität in der Frage des Donau-Oder-Elbe-Kanals dürfte so eindeutig sein, daß bei gutem Willen und einiger Entschlußfreudigkeit mit der Inangriffnahme dieses seit Jahrhunderten geplanten Bauwerkes doch in absehbarer Zeit gerechnet werden sollte.

Der Donau-Oder-Kanal, dessen Bau zuerst in Angriff genommen werden soll, bietet wie kein anderer die wirtschaftlichen Vorteile, die von einem Kanal erwartet werden können:

Er ermäßigt die Transportkosten je nach Güterart und Verkehrsbeziehung bis zu 60% und mehr.

Er führt seine Vorteile denjenigen Gebietsteilen zu, die nach ihrer natürlichen, verkehrsgeographischen Lage einen Anspruch darauf haben.

¹⁰⁾ Vgl. unter anderen Stettiner General-Anzeiger Nr. 19 v. 19. 1. 1936: Ostsee—Schwarzes Meer. —

Er bildet eine Korrektur gegen künstliche Verkehrsab- und Verkehrsumlenkungen, eine Tatsache, die für Ostdeutschland, die Oder und den Seehafen Stettin von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Er entlastet die Eisenbahnen.

Er trägt zur Ansiedlung neuer Industriezweige in seinem Einzugsgebiet bei, wirkt also dezentralisierend¹¹⁾.

Er verbessert nicht nur den Wasserstand der

¹¹⁾ Vgl. Friedrich List: Schriften zum Verkehrswesen, Erster Teil, Einleitung und Text, Herausgegeben von Erwin v. Bekerath und Otto Stühler. Verlag von Reimar Hobbing. Bd. 3, Teil 1, S. 46.

natürlichen Wasserstraßen, die er verbindet, er fördert auch die Landeskultur.

Er bildet eine der besten produktiven Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, die man sich nur denken kann.

Er dient nicht nur der Förderung des wechselseitigen Güteraustausches und des Durchfuhrhandels der beteiligten nationalen Staaten, Völker und Volkswirtschaften, er erhöht auch das wechselseitige Verständnis dieser Völker für ihre Eigenart und ihr nationales Eigenleben, er dient daher in hervorragendem Maße dem Frieden Europas, also einem der ersten und größten Ziele unseres Führers Adolf Hitler!

Tagesfragen der Oderschiffahrt.*)

Vortrag, gehalten auf dem „Tag der Oder“ am 26. Juni 1936 in Stettin von Direktor Ernst Müller-Breslau, Leiter der Bezirksgruppe Breslau des Vereins zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen, Leiter der Fachgruppe Reeder, Bezirksgruppe Oder, Mitglied des Führerbeirats des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, Vorsitzender des Frachtausschusses Breslau.

Es wäre sicherlich reizvoll gewesen, ein Thema zu behandeln, wie die Einladung es versahentlich von mir ankündigt.

Man kann aber über die „Binnenschiffahrt der Oder“ schwerlich sprechen als über eine von Werden, Wirken und Umwelt losgelöste Abstraktion, sondern etwa in entwicklungsgeschichtlicher oder in Abstellung auf ihren Aufbau, ihren technischen Stand, ihre Organisationsformen, ihre Leistungen und Aussichten, ihre Zielsetzung und ihr Verhältnis zu der mit ihr verbundenen Wirtschaft oder den übrigen Verkehrsträgern, nicht ohne daß man sich dabei auf ein im Vortrag ermüdendes Zahlenwerk stützen mußte. Zumeist harren diese Themata tatsächlich der exakten und erschöpfenden Behandlung sowie der wirklich gründlichen Bearbeitung, und es ist zweifellos auch eine der Tagesfragen der Oderschiffahrt, daß die Bearbeiter sich finden, wobei der Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen nicht beiseite stehen sollte.

Nachdem aber anläßlich der heutigen Kundgebung eine Reihe von einschlägigen Aufsätzen erschienen ist und nachdem ich selbst in meinen Ihnen vorliegenden Artikeln über die

„Struktur und Organisation der Oderschiffahrt“,

„Die Oderschiffahrt in Zahlen“ und

„Die Situation und Bedürfnisse der Oderschiffahrt“

bereits versucht habe, diese Gebiete wenigstens allgemein zu beleuchten, hielt ich es für vielleicht erwünscht, daß angesichts eines in programmatischer Beziehung ohnehin leicht erreichbaren Sättigungszustandes auf dem Odertag auch einmal über die Alltagsfragen und -sorgen berichtet wird, aus denen viele Teilnehmer unmittelbar kommen und in die sie wieder gehen.

Wenn ich also über „Tagesfragen der Oderschiffahrt“ spreche, naturgemäß in einer Auslese, so geschieht es, was klarzustellen notwendig ist, nicht mit der Absicht, auf der Veranstaltung eines Vereins, der vornehmlich das Verkehrsinteresse der gesamten Oderschiffahrt vertritt, besondere Eigeninteressen der engeren Oderschiffahrt zu verfolgen, sondern weil die Erhaltung und Förderung einer gesunden Oderschiffahrt eben diesem Interesse der Wirtschaft und damit des Volkes entspricht.

Die Oderschiffahrt leistet, obwohl sie 14% der Zahl und Tragfähigkeit der deutschen Binnenschiffe stellt, durchschnittlich nur 9–10% ihres Verkehrs.

Diese Minderleistung ist außer auf die Konkurrenz ausländischer Verkehrswege, die Folgen der politischen Grenzziehung mit ihrem Verlust früherer Märkte, auf strukturelle Beschäftigungsverschiedenheiten und andersgeartete Standortverhältnisse im wesentlichen zurückzuführen auf die natürliche Ungunst der heimischen Wasserstraße mit starker Ableichterungsnotwendigkeit im Sommer und längeren Wintern, auf die Auswirkungen von Reichsbahn-Ausnahmetarifen, auf Bezugs-, Absatz- und Konsumwandlungen im Verlauf der Wirtschaftsumstellung, auf die weitgehende Ausnutzung von Lade- und Löscheziten, auf die Folgen einer unterschiedlichen Selbstkostengestaltung für die Frachthöhe und andere Gründe mehr.

Soweit sie nicht außerhalb ihrer Einflußmöglichkeiten liegen und deshalb Verständnis und anderweitigen Ausgleich erheischen, ist die Oderschiffahrt bemüht, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden oder sie zu überbrücken. Der organischen und geregelten Ableichterung zum Zwecke der Steigerung von Leistung und Verkehrssicherheit sind das Staubecken Ottmachau und die ständig in der Fortentwicklung und Verfeinerung begriffenen finanziellen Selbsthilfemaßnahmen der Oderschiffahrt unter Führung des Frachtausschusses Breslau zu Hilfe gekommen. Der ergänzenden technischen Vervollkommnung und Beschleunigung der Ableichterung sollen die noch in diesem Jahr fertigwerdenden, vom Reichsverkehrsministerium dankenswerterweise geförderten Spezial-Schwimmkranen dienen. Der angestrebte Nutzeffekt, der zumindest in seinen indirekten Auswirkungen der Gesamtheit der Oderschiffahrt und ihrer Umlaufstetigkeit zugute kommen wird, kann nur erreicht werden, wenn das Verfahren unter Überwindung denkbarer Beharrungserscheinungen und der kurz-

*) Die übrigen auf der Odertagung erstatteten Berichte von Professor Dr. Most über „Verkehrsfragen des Ostens vom Westen gesehen“ und Professor Dr. Ing. Beger über „Schiffahrtskanäle — Wirtschaftskanäle“ werden in den nächsten Ausgaben des „O.-H.“ erscheinen.

sichtigen Inanspruchnahme von Zufalls- oder Augenblickserleichterungen getragen wird von der Gesamtheit der Schifffahrt, ebenso wie die Ableichterungsbeihilfe-Regelung, in die es am besten hineingearbeitet wird und sich auch organisch einfügt.

Die Oderschifffahrt selbst ist in ihrer überwiegenden Mehrheit von der Zweckmäßigkeit einer solchen Handhabung überzeugt oder zu überzeugen. Zu erbitten aber ist die Zustimmung auch der Aufsichtsbehörde. Die Beseitigung einer zweifellos vorhandenen Rückständigkeit des Ableichterungsumschlages sollte im Interesse der Gesamtheit und der Verkehrsabwicklung u. E. nicht an formalen Bedenken scheitern. Das Verhältnis der Binnenschifffahrt zur Reichsbahn harret immer noch der generellen Regelung. Es ist der Eröffnung von Verhandlungs- und Verständigungsmöglichkeiten zu verdanken und der dahingehenden Initiative des Reichsverkehrsministeriums und seiner Mittelbehörden sowie der Bereitschaft der unmittelbar Beteiligten zu danken, wenn es in den Fällen des Magdeburger Kohlen/Erztarifs und des Erztarifs für Deutsch-Oberschlesien zu einer tragbaren Ausgestaltung bzw. zu einer einigermaßen befriedigenden Anwendung kam. Diese Fälle beweisen aber gleichzeitig, daß und auf welchen Wegen es möglich ist, bis zu der wünschenswerten Gesamtklärung des Verhältnisses der Verkehrsträger zueinander auch in Einzelfällen zu einem Ausgleich zu gelangen. Dagegen ist die als bereits perfekt angesehene Verständigung in Sachen des Getreideausnahmetarifs 17 B 7 auf Grund von Vorschlägen der Verladeseite im letzten Augenblick wieder gescheitert infolge Zurückziehung dieser Vorschläge. Der Tarif unterbietet die Kosten des gemischten Bahn/Wasserweges in einer Reihe von Positionen auch absolut. Was das bedeutet, wenn schon im vorigen Jahr — vorwiegend wohl unter den Umstellungen in der Getreidewirtschaft, der Erntebewegung und auch infolge schlechteren Ernteauffalls — der Oderschifffahrt rd. 45% ihrer Getreidebeförderung von 1934, das sind rd. 250 000 to, verloren gingen, liegt auf der Hand. Am bedenklichsten ist dabei, daß es sich um auf der Oder ohnehin sehr knappe Deckladung handelt und daß die Einbuße an Massengut-Deckladung damit ein volles Drittel des Gesamtaufkommens ausmacht. Die Schwierigkeit der Versorgung der Deckkähne und ihre Minderbeschäftigung schaffen wenig günstige frachtliche Voraussetzungen für die Zukunft. Es dürfte — auf längere Sicht gesehen — im Interesse aller Beteiligten liegen, zwischen den natürlich nicht zu unterschätzenden Notwendigkeiten der Getreidebewirtschaftung und der Volksernährung einerseits und den berechtigten Bedürfnissen der ihnen dienenden Verkehrsmittel andererseits einen tragbaren Ausgleich trotz der bisherigen Mißerfolge nicht aus dem Auge zu verlieren. Möge zu diesem Zweck auf allen Seiten die sachdienliche Verhandlungsbereitschaft bestehen!

Im Ausschnitt des Großraumgüterwagen-Kohlentarifs nach Berlin hat die Oderschifffahrt in direkter Aussprache mit den Beziehern Teilzusicherungen erhalten, durch die aber die bestehenden Beschäftigungsmöglichkeiten noch nicht ausgeschöpft werden. Hier leidet die Oderschifffahrt u. a. auch unter den Auswirkungen einer gewaltigen Mengenbindung an die Schiene, die mit der Vorgeschichte des Tarifs nicht im Einklang steht.

Mögen andere Ausnahmetarife wie die für Nickelerze und Phosphate auch der Behebung spezieller Notstände dienen wollen, so ist doch unverkennbar, daß sie die ebenso unzwei-

felhaft bestehende Notlage der Oderschifffahrt nur verschärft haben, der Wirtschaft dagegen dieselbe Entlastung gebracht und die Entschließungsfreiheit belassen haben würden, wenn sie sich erstreckt hätten auch auf den Ablauf von den Oderumschlagsplätzen, so daß die Möglichkeit nicht einfach abgeschnitten gewesen wäre, sich an den anfallenden Mengen wenigstens noch zu beteiligen.

Ein besonders schwieriges Kapitel stellt die Kohlenverfrachtung nach dem Küstengebiet dar. Im Jahre 1935 wurden 24% des wasserseitigen oberschlesischen Brennstoffversandes in dieses Gebiet bewerkstelligt, ein Beweis dafür, wie unentbehrlich dieser Markt für die Oderschifffahrt ist. Nur dadurch, daß im Außenverhältnis, also der Wirtschaft gegenüber, eine unter den Selbstkosten liegende Rate berechnet wird, ist es überhaupt möglich, die Frachtkosten z. B. nach Stettin rd. 8% unter denen des direkten Bahnweges zu halten, eine Spanne, die gegenüber der normalerweise benötigten von 15—20% ohnehin einen völlig unzureichenden Anreiz bietet. Die Wärme der Beziehungen zwischen Oderschifffahrt und Stettin beruht jedoch nicht nur auf seinem Kohlenbezug. Es versendet auch 1½ Millionen To. verschiedener Güter per Binnenschiff und empfing so 1934 allein 558 000 To. Getreide, Mehl und Zucker. Wenn demgegenüber — und zwar deutlich zu Lasten der ostdeutschen und der deutschen Binnenschifffahrt von Emden und Rotterdam aus, zu Lasten der deutschen Küstenschifffahrt und der Häfen Stettin usw. — kürzlich der Ostwesttarif-Gedanke wieder einmal propagiert wurde, indem er diesmal mit Devisenersparnisgründen verbrämt wurde, so kann es dazu in der Schicksalsgemeinschaft Oderschifffahrt/Stettin nur eine einmütige Ablehnung geben. Es handelt sich hier um Güter, die zum jahrzehntealten und wohlverworbenen Besitzstand der Schifffahrt gehören und unzählig ineinander arbeitende deutsche Hände und Einrichtungen beschäftigen. Nicht ins Gewicht fallen kann da eine — übrigens nicht gegenseitigkeitslose — Devisenersparnis in den schmalen Grenzen der Kosten des Rotterdamer Umschlages, der sich vielfach auch durch aus deutscher Arbeit stammende Anlagen vollzieht. Die Oderschifffahrt ist — wie die gesamte deutsche Binnenschifffahrt und ihre Spitzenorganisationen — jederzeit und gern bereit, alle bestehenden und auftretenden Notwendigkeiten und Möglichkeiten gemeinsam mit der Reichsbahn und den sonst Beteiligten zu prüfen und die Wege zu suchen und zu beschreiten, die geeignet erscheinen, das jeweils Erstrebte und Nützliche mit den gesündesten Mitteln zu erreichen. Sie hat vor allem den Wunsch und die Bitte, rechtzeitig zu den Entwicklungen gehört zu werden. Sie hofft aber auch, daß es um die organische Tarifreform nicht so still bleibt, wie es in der letzten Zeit wieder geworden zu sein scheint.

Der Transportausfall in Getreide und Mühlenfabrikaten, mit dem ein Lagerungsausfall einhergeht, ist schon erwähnt worden. Erhebliche Mengeneinbußen infolge von Bezugs- und Absatzverlagerungen bei der Wirtschaftsumstellung sind aber auch auf anderen Gebieten eingetreten und noch zu erwarten. Die allgemeinen Import- und Exportwandlerungen im Zuge des Neuen Plans dürfen dabei übergangen werden, obwohl ihre Rückwirkungen auf die Oderschifffahrt und ihr Beförderungsvolumen unverkennbar sind. Dagegen waren im Talverkehr Metalle in 1935 gegen 1934 um 40% rückgängig und sind in 1936 noch weiter zurückgefallen. Auch der Versand von Eisenwaren war nicht ganz gehalten. Im

Bergverkehr ist in den ersten 5 Monaten des Jahres 1936 der Empfang an Erzen und Schmelzmaterialien gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um 37%, der Empfang an sonstigen Massengütern um 16, der an diversen Gütern um 4% rückgängig. Das ist umso bemerkenswerter, als infolge des milden Winters und des früheren Saisonbeginns bei guten Wasserverhältnissen der Kohlenversand um über 30% gesteigert werden konnte, wobei es sich allerdings z. T. um „vorgegessen Brot“, also um die Vorverlegung der Ausführung von Aufträgen gehandelt haben dürfte.

Der gleichzeitige anderweitige Ladungsschwund hat also seine Ursache nicht in den Wasser- und Witterungsverhältnissen, aber auch nicht in derartig starken Schwankungen der Produktions- und Konsumgüter-Erzeugung. Er ist vielmehr strukturell bedingt, und zwar vorwiegend bezugsmäßig, was sich an hier nicht zu erörternden Einzelzahlen und -entwicklungen deutlich ablesen läßt. Jedenfalls wirken sich diese Verhältnisse auf die Oderschiffahrt empfindlich aus und beeinflussen, da es sich um hochwertige oder um Berggüter handelt, ihre Selbstkostenrechnung erheblich. Wenn sie demgegenüber ohne allzugroße Reibungen bislang in den Brennstoffverkehr ausweichen konnte, zweifellos zu Lasten der dauernd darin stehenden Fahrzeuge und mit entsprechenden Rangbildungen, so ist das nur zurückzuführen auf das grundsätzliche Funktionieren der bestehenden marktregelnden Einrichtungen. An die Verladerschaft darf in diesem Zusammenhang die Bitte gerichtet werden, die z. Zt. bestehende Ueberkapazität der Oderschiffahrt nach Möglichkeit auszunutzen, an die Schifffahrtstreibenden selbst der Appell, die Beschäftigungseinschränkung als aus der geschilderten Lage folgernd zu erkennen und sich entsprechend einzustellen. Noch selten ist die Oderschiffahrt in einem solchen Grade auf 5 oder 6 ausgesprochene Massengüter angewiesen gewesen wie jetzt. Daraus erhellt aber auch, wie pfleglich sie in diesem Besitzstand, ihren letzten Reserven, behandelt werden muß, wenn nicht an den Grundlagen ihrer Existenz gerüttelt werden soll.

Die Oderschiffahrt ist sich demgegenüber klar darüber, was sie ihrerseits zu leisten und zu bieten hat, um neben der Sicherung ihres Daseins auch ihre Aufgaben zu erfüllen. Sie weiß, daß innerhalb einer geordneten und nach allgemeingültigen Zielen orientierten Volkswirtschaft nicht sie allein über die Frachtfrage befinden kann. Sie weiß, daß die Höhe der für sie erreichbaren Entgelte gebunden ist an die Leistungsfähigkeit der von ihr bedienten Wirtschaft, an die Wettbewerbslage des beförderten Gutes, an die Marktverhältnisse und an die Situation an Stellen sich überschneidender Verkehre. Sie weiß, daß nicht in jedem Falle die kalkulationsmäßig berechnete Fracht erzielbar ist und daß im Interesse eines möglichst ausreichenden Ladungsaufkommens in dieser oder jener notleidenden Relation auch Opfer gebracht werden müssen. Sie hat deshalb bei ihrem wichtigsten Ladungsgut in Zusammenarbeit mit den Verladern ein ganzes System ineinandergreifender Selbsthilfemaßnahmen entwickelt und gedenkt sie weiter auszubauen. Sie gibt sich keinem Zweifel darüber hin, daß die Frachthöhe und Verkehrssicherheit ihr künftiges Schicksal bestimmen und daß sie auch ein eigenes Interesse daran hat, ihre Leistungen in den Grenzen des nur irgend Möglichen zu verbilligen.

Das würde ihr abseits der großen Erfordernisse des Oderausbau, der Wasserwirtschaft, der Mengensicherung, der

Klärung des Verhältnisses zur Reichsbahn usw. erleichtert werden durch die Lösung einer Reihe von z. Zt. schwebenden Fragen.

In manchen Verkehren und vielen Fällen werden auch ohne zwingende Veranlassung die Lade- und Löschzeiten der Fahrzeuge bis zum letzten Tage und darüber hinaus beansprucht. Die Dispositionen und Abrufe im Tal wie im Berggeschäft und die Ordre-Erteilung erfolgen nicht immer mit der möglichen Rechtzeitigkeit. Dadurch werden die Räume verlangsamt oder gebunden und Kosten verursacht, die sich im Jahresergebnis summieren und verkehrsverteuernd wirken. Die Liege- und Wartegeldfrage bedarf einer einheitlichen Regelung und Anwendung, nachdem in ihr ganze Stromgebiete und selbst Stromgebietsteile auseinanderfallen.

Seit 2 Jahren ferner wartet die Oderschiffahrt vergeblich auf den Erlaß einer neuen Strompolizeiverordnung. Sie soll der für die Elbe bereits am 27. 1. 33 erschienenen angeglichen werden. Durch ihr Ausbleiben ist die Oder in verschiedener Hinsicht umsomehr benachteiligt, als ihre Schiffe auch nach der Elbe fahren und umgekehrt. Kaum angängig erscheint es deshalb, daß gleichartige Fahrzeuge in gleicher Situation unter ungleichen Auflagen und Bedingungen zu arbeiten haben.

Der pfleglichsten Behandlung bedürfen alle Zweige und Sparten der Oderschiffahrt in ihren Beiträgen jeglicher Art, da sie ihre ganze, ohnehin geringe Finanzkraft zunächst vornehmlich der Erhaltung und Sicherung ihrer Existenzgrundlage widmen müssen, zumal die Abwrackung überalterten Kahnraums nicht in der angestrebten Weise möglich war.

Die unerläßliche Modernisierung der Betriebsmittel im Hinblick auf den Zwang zur Transportverbilligung und Oekonomisierung aus der derzeitigen Lage sowohl wie aus den kommenden Wirkungen des Mittellandkanals heraus wird aus eigener Kraft vollziehen müssen, die also nicht frühzeitig genug auf die künftigen Notwendigkeiten ausgerichtet werden kann.

Schwer belastet wird sie durch die Haftung für die Beschädigung zunehmend in der Oder verlegter Kabel, deren Kennzeichnung für die Dämmerungszeit absolut unzureichend und an deren Freispülung sie schuldlos ist. Hier bedarf es einer Verlegungsart und der Anbringung von Sicherungen, die Schäden der letzthin vorgekommenen Art möglichst von vornherein ausschließen.

Die Oderschiffahrt leidet nicht nur unter dem Vorhandensein überalterten Kahnraums und eines starken Anteils unwirtschaftlich gewordener Kahntypen, ohne hier in kurzen Fristen Wandel schaffen zu können, sondern auch an einer Uebersetztheit in ihren vermittelnden Sparten. Die Bemühungen um die Einführung eines numerus clausus oder einer Konzessionierung nach Eignungs- und Bedürfnisprüfung, etwa dem Vorbilde der Einzelhandelsperre oder ähnlicher Regelungen in anderen Wirtschaftszweigen entsprechend, sind bisher ergebnislos geblieben, obwohl die Gefahren für das Gewerbe selbst, sein Ansehen und die Durchführung des Ordnungswerkes in der Binnenschifffahrt auf der Hand liegen und in einer Reihe von Fällen akut genug geworden sind. Es kann nur gehofft werden, daß über diese Angelegenheit noch nicht das letzte Wort gesprochen ist.

Die Nachwuchsfra ge bei der fahrenden Schifffahrt steht in enger Verbindung mit den Bemannungs Vorschriften der

längst erwarteten neuen Strompolizeiverordnung. Die jetzige Regelung kann nicht als einer organischen Fortbildung und Förderung insbesondere der eben ausgelernten Schiffsjungen günstig angesehen werden.

Die Schifferschulung ist aus dem Zustande der bisherigen Zersplitterung auf die DAF. übergegangen und wird damit eine neue und hoffentlich dauernd gesicherte und fruchtbare Grundlage erhalten. Hier dürfen auch den Praktikern vom Steuer und aus den Schiffahrts- und Organisationsbüros noch dankbare Aufgaben erwachsen, die im Interesse der Sicherung eines hochwertigen Nachwuchses erfüllt werden müssen.

Die Schönheit der Arbeit wird in die Regionen der Oderschiffahrt ebenfalls zunehmend ihren Einzug halten. Der Gedanke marschiert mit dem gleichzeitig weiteren Erfolg, daß innen und außen schmucke Schiffe auch für die Wasserstraße werben.

Ihren Benutzern will die Oderschiffahrt die Arbeit dadurch erleichtern, daß sie ihre Uebernahme- und Verfrachtungsbedingungen vereinheitlicht und in übersichtlicher Form neu herausgibt, wie es für die Elbe und die märkischen Wasserstraßen bereits geschehen ist. Die Arbeiten sind seit längerem im Gange, werden aber kaum vor Ende d. J. abgeschlossen werden können. Dabei wird sowohl eine möglichst weitgehende Uebereinstimmung mit den benachbarten Stromgebieten wie eine Verwertung der in den letzten Jahren gemachten praktischen Erfahrungen angestrebt, um einen großen Teil der Prozesse von vornherein zu vermeiden, die allen Beteiligten, aber auch Kammern, Gutachtern und Gerichten das Leben häufig so sauer machen.

Ich muß im Rahmen dieses Referates den Verkehrsgiganten „Mittellandkanal“ noch einmal erwähnen. Die durchschnittliche Größe des Oderlastschiffes beträgt 414 to (Reichsdurchschnitt 463 to). Im Odergebiet sind nur 2,7% der Lastschiffe mit eigener Triebkraft versehen gegen 6% im Reichsdurchschnitt.

Die Frage der Modernisierung und Motorisierung ist also gerade im Hinblick auf die kommenden Entwicklungen mehr als brennend. Wie im Wasserstraßen- und Autobahnbau werden auch hier die Momente der absoluten oder augenblicklichen Wirtschaftlichkeit, der nachhaltigen strukturellen Verkehrsschrumpfung oder der Kahnraumübersetzung nicht allein entscheidend sein können, wenigstens nicht, soweit es sich um die Beseitigung der ärgsten Nachteile der Rückständigkeit eines ganzen Stromgebietes handelt, deren Verknennung verhängnisvolle Folgen zeitigen müßte. Die Meinungen darüber gehen allerdings auseinander, was am deutlichsten wird in der Frage der Anwendung und Lockerung der Neu- und Umbaubeschränkungen. Das ist an sich auch verständlich aus dem Umstand, daß das Hemd näher sitzt als der Rock. Videant consules, daß diese Kleiderfrage sich aber nicht so entwickelt, daß die Dame Oderschiffahrt für ihr Debüt und ihr Engagement auf den Mittellandkanal überhaupt nichts anzuziehen hat!

Noch nicht zu entscheiden ist die Frage nach dem weiteren Schicksal der Binnenschiffahrtsnotgesetzgebung und der künftigen Gestaltung der mit ihr geschaffenen Lage und der aus ihr hergeleiteten Konstruktionen. Man mag manche Schematismen, Schwerfälligkeiten und Erstar-

rungstendenzen bedauern, die bei der Ausführung eines solchen Werkes gegenüber einer Praxis mit tausendfältigen Wünschen und Bedürfnissen aus menschlicher Unzulänglichkeit und aus der Lust am Organisieren nun einmal unvermeidlich zu sein scheinen, wird aber an dem Erfolg sowohl zugeben müssen, daß die Konzeption und Ausgestaltung des Gesetzgebungswerkes selbst richtig waren, wie auch, daß seine Zielsetzung noch nicht ganz erfüllt ist. Mag auch erwünscht erscheinen, mit zunehmender Besserung des Ladungsaufkommens zu einer Lockerung des Verfahrens und wieder zu freieren Wirtschaftsformen zu gelangen, so bin ich persönlich doch der Auffassung, daß einer bestimmten Steuerung des Binnenschiffahrts- und Verkehrskomplexes ebensowenig wird entraten werden können wie der der Nationalwirtschaften selbst innerhalb einer in völliger Umstellung begriffenen Weltwirtschaft. Tatsächlich ergeben sich ja immer neue Aufgaben, wie z. Zt. die der Beschäftigung der Deckschiffahrt, des Relations- und Lastenausgleichs u. s. w. Ich erwarte also, daß aus der Binnenschiffahrtsnotgesetzgebung gewisse Wirkungen und Einrichtungen nachbleiben werden, wenn auch die Trägerschaften sich ändern mögen. An der Oder glaubt man nach wie vor, den vorliegenden Aufgaben und Bedürfnissen durch ein Beschäftigungs- und Bedingungskartell weniger gut gerecht werden zu können, als auf den gewählten Wegen der Ladungsverteilung, des Lastenausgleichs und der Schaffung wirtschaftlicher Anreize. Der Errichtung eines Ergebnisools stehen aber Bedenken besonderer Art gegenüber, nicht zum mindesten in Richtung einer Schablonisierung der Kalkulation, der Abtötung oder Fehlleitung der Initiative in der Güterwerbung, der künstlichen Züchtung einer Gleichgültigkeit gegen Art und Weg des Ladungsgutes und — in jedem Fall — der Entwicklung kostspieligster Verwaltungsapparate.

Ich hoffe so einen Ausschnitt gegeben zu haben aus den Fragen, welche die Oderschiffahrt z. Zt. besonders beschäftigen. Ich bin mir bewußt, daß man zu ihnen auch einen andern, vielleicht auch weniger einseitigen oder wunschbedingten Standpunkt einnehmen kann. Wesentlicher war aber auch mir, die Aufmerksamkeit überhaupt einmal hinlenken zu dürfen auf die Existenz dieser Fragen und auf die Zusammenhänge, in denen sie stehen. Ich möchte jedoch in diesem Kreise, um dessen Wohlwollen wir Schiffer bitten und auf dessen Verständnis und Förderung wir angewiesen sind, nicht schließen ohne ein Geständnis und eine Feststellung:

Der Oderschiffer ist zuzugebendermaßen auch ein Problem in sich. Hingegeben an die Einsamkeiten und an die schöne Herbheit seines weiten Stromes wie an die ganze Schwere seines langen Tagewerks ist er in ständigem Kampfe mit einer besonders hohen Ungunst natürlicher und wirtschaftlicher Verhältnisse tüchtig, aber auch selbstbewußt, hart, kämpferisch und manchmal kantig geworden. Kaum zu bezweifeln ist jedoch, daß ihm aus den gleichen Eigenschaften Kraft und Wille erwachsen sind, all die unendliche Not der Vergangenheit zu überstehen und sein Grenzlandschicksal zu tragen und zu meistern.

Mag also der Oderschiffer auch eigenwillig sein:

Doch er stehet männlich an dem Steuer,
Mit dem Schiffe spielen Wind und Wellen,
Wind und Wellen nicht mit seinem Herzen!

Das neue Urkundensteuergesetz.

Von Wirtschaftsprüfer Dr. Kosanke, Stettin.

Allgemeines.

Im Zuge der nationalsozialistischen Verwaltungsreform ist das neue Reichsurkundensteuergesetz vom 5. Mai 1936 (Reichsgesetzblatt 1 Seite 407 Nr. 47) geschaffen worden. Bisher war die Besteuerung (Verstempelung) von Urkunden den Ländern überlassen worden, die von diesem Recht mit geringen Ausnahmen Gebrauch gemacht haben. Dieses Stempelsteuergesetz der Länder, in Preußen das Preußische Stempelsteuergesetz vom 27. Oktober 1924, tritt mit dem 30. Juni 1936 außer Kraft.

Das neue Urkundensteuergesetz paßt sich der neueren Entwicklung des Bürgerlichen Rechts an. Gegenüber dem Preußischen Stempelsteuergesetz bringt es dem Steuerpflichtigen hinsichtlich der Steuerpflicht und des Tarifs mehr Erleichterungen als Erschwernisse.

Als Ergänzung zum Urkundensteuergesetz sind die Durchführungsbestimmungen vom 6. Mai 1936 (Reichsgesetzblatt 1 S. 424 Nr. 47) ergangen. Die amtliche Begründung zum Gesetz ist im Reichssteuerblatt Nr. 24 vom 7. Mai 1936 wiedergegeben.

Der Steuer unterliegen bestimmte Rechtsgeschäfte und Rechtsgänge, wenn über sie im Inland eine Urkunde errichtet worden ist. Auch ausländische Urkunden unterliegen der Besteuerung, wenn sie einen inländischen Gegenstand betreffen, oder im Inlande zu erfüllen sind. Die Steuerschuld entsteht bei öffentlichen Urkunden mit ihrer Errichtung, bei privatschriftlichen Urkunden über einen Vertrag mit der Unterzeichnung. Steuerpflichtig sind auch Verträge, die nur von einem Vertragsteil unterzeichnet werden. In diesem Falle entsteht die Steuerschuld mit der Aushändigung der Urkunde. Bei privatschriftlichen Urkunden über einseitige Rechtsgeschäfte entsteht die Steuerpflicht mit der Aushändigung der Erklärung bezw. mit der Unterzeichnung durch den Erklärungsempfänger.

Hiernach kann ein Rechtsgeschäft steuerlich nicht erfaßt werden, wenn es formlos, insbesondere mündlich vorgenommen wird. Um jedoch eine Steuerumgehung zu verhindern, bestimmt das Gesetz, daß bei Verträgen auch Verhandlungsniederschriften besteuert werden, wenn die Niederschrift von einem Vertragsteil unterzeichnet wird und einseitige Erklärungen die Steuerpflicht auslösen, wenn die Niederschrift nur vom Erklärungsempfänger unterzeichnet wird. Sogenannte Korrespondenzverträge, das sind Verträge, die durch Austausch von Briefen zustande kommen, unterliegen nur dann der Urkundensteuer, wenn es sich um Miet- und Pachtverträge, Dienstverträge oder Werkverträge handelt. Alle übrigen Korrespondenzverträge sind also steuerfrei, falls nicht ein Brief als eine einseitige Beurkundung des abgeschlossenen Vertrages aufzufassen ist.

Steuerschuldner ist, wer die Errichtung oder Beglaubigung einer öffentlichen Urkunde veranlaßt, oder wer einen privatschriftlichen Vertrag unterzeichnet hat usw. Für die Steuer haftet jeder Inhaber einer Urschrift, einer Doppelschrift, einer Ausfertigung oder beglaubigten Abschrift, sofern für ihn der Inhalt der Urkunde rechtliche Bedeutung hat. Im Regelfalle wird die Steuer zwei Wochen nach Entstehung der Steuerschuld fällig. Maßgebend für die Besteuerung ist der Urkundeninhalt. Ist eine Urkunde über mehrere Rechts-

geschäfte abgeschlossen, so wird die Steuer getrennt für jeden Rechtsvorgang berechnet; werden andererseits über ein und dasselbe Rechtsgeschäft mehrere Urkunden gleichen Inhalts errichtet, so ist die tarifmäßige Steuer nur für die Erstschrift der Urkunde zu entrichten, während Doppelschriften mit je 3,— RM. zu versteuern sind. Die Entrichtung der Steuer geschieht durch Verwendung von Steuermarken oder Steuerbogen. Die Verwendung der Steuerzeichen obliegt den Finanzämtern, Zollämtern, Notaren und anderen Urkundenbeamten.

Steuerbefreiungen.

Ausgenommen von der Besteuerung sind Rechtsgeschäfte, deren Gegenstandswert 150,— RM. nicht übersteigt, oder die die Erfüllung einer gesetzlichen Unterhaltungspflicht betreffen, oder die dem Erbschaftssteuergesetz, Grunderwerbsteuergesetz, Kapitalverkehrssteuergesetz, oder Wechselsteuergesetz unterliegen. Es ist besonders darauf hinzuweisen, daß Rechtsgänge, die dem Umsatzsteuergesetz unterliegen, auch noch urkundensteuerpflichtig sein können. Die Steuerpflicht nach dem Umsatzsteuergesetz schließt also die Steuerpflicht nach dem Urkundensteuergesetz nicht aus.

Kauf- und Tauschverträge.

Das neue Gesetz beschränkt sich nicht auf die eigentlichen Kauf- und Tauschverträge, sondern dehnt die Steuerpflicht auf alle entgeltlichen Veräußerungsverträge aus. Im Kaufvertrag kann Gegenstand der Veräußerung eine körperliche Sache oder ein Recht, insbesondere eine Forderung sein. Der Steuersatz beträgt bei Verträgen über körperliche Gegenstände 5⁰/₁₀₀, bei Verträgen über eine Geldforderung, Hypothek oder Grundschuld 1⁰/₁₀₀. Die Steuer wird vom Kaufpreis einschließlich des Wertes der vom Käufer übernommenen sonstigen Leistungen sowie dem Verkäufer vorbehaltenen Nutzungen berechnet. Beim Tauschvertrage erfolgt die Berechnung vom Wert eines jeden in Tausch gegebenen Gegenstandes. Die Steuerbefreiungen von Kaufverträgen gehen weiter, als nach den Tarifvorschriften des Preußischen Stempelsteuergesetzes. Von der Besteuerung ausgenommen sind Kaufverträge über Gegenstände, die entweder

- a) im inländischen Betriebe des Verkäufers erzeugt oder hergestellt worden sind, oder
- b) zum Gebrauch oder Verbrauch im Betriebe des Käufers erworben sind, oder
- c) zur Weiterveräußerung im Betriebe des Käufers — unverändert oder be- oder verarbeitet — bestimmt sind.

Als Betrieb im Sinne des Gesetzes gilt nicht nur der industrielle oder der gewerbliche Betrieb, sondern auch der land- und forstwirtschaftliche Betrieb. Neu im Urkundensteuergesetz gegenüber dem Preußischen Stempelsteuergesetz ist neben der Befreiung zu a) die Befreiung von Kaufverträgen über Gegenstände, die zum Gebrauch im Betriebe des Käufers erworben werden. Steuerfrei sind hiernach insbesondere Kaufverträge über Maschinen, Kraftwagen usw., wenn diese Gegenstände im gewerblichen oder landwirtschaftlichen oder forstwirtschaftlichen Betriebe des Käufers Verwendung finden sollen. Für die Besteuerung übrig bleibt im wesentlichen der Einzelhandel, nämlich der Verkauf vom Nichterzeuger an den privaten Verbraucher. Soweit bei Kaufverträgen aber Raum für die Urkundensteuer bleibt, wird ihre

Erhebung durch die allgemeine Umsatzsteuer nicht ausgeschlossen. Von der Steuer befreit sind ferner Kaufverträge über Erzeugnisse deutschen Ursprunges, wenn diese unmittelbar ins Ausland geliefert werden sollen, ferner Kauf- und Tauschverträge mit Erben über einzelne Nachlaßgegenstände.

Miet- und Pachtverträge.

Der Steuersatz beträgt entsprechend der früheren preußischen Regelung $\frac{3}{100}$. Bei Pachtverträgen über land- und forstwirtschaftliche Grundstücke ermäßigt sich dieser Satz auf $\frac{1}{100}$. Bei Jagdpachtverträgen beträgt die Steuer $\frac{3}{100}$ bzw. $\frac{2}{100}$. Wird der Vertrag auf bestimmte Zeit geschlossen, so wird die Steuer von dem für die ganze Vertragsdauer vereinbarten Entgelt berechnet. Bei Verträgen auf unbestimmte Zeit wird der Steuerberechnung nur eine einjährige Vertragsdauer zu Grunde gelegt. Ist ein Miet- oder Pachtvertrag auf unbestimmte Zeit so abgefaßt, daß einseitig einem Vertragspartner das Recht eingeräumt ist, die Verlängerung des Vertrages zu fordern, so berechnet sich die Steuer nach der Vertragsdauer, an die der andere Vertragsteil gebunden ist. Durch diese Bestimmung sollen Steuerumgehungen verhindert werden. Bei Verträgen auf bestimmte Zeit mit Verlängerungsklausel wird die Steuer mindestens für eine einjährige Vertragsdauer berechnet. Als Miet- und Pachtzins gelten in jedem Falle auch die nicht in Geld bestehenden Nebenleistungen. Von der Steuer befreit sind u. a. Mietverträge über Grundstücke, Gebäude und Wohnungen, wenn die Jahresmiete 900,— RM. nicht übersteigt.

Dienstverträge.

Der Steuersatz beträgt $\frac{1}{100}$. Wird der Vertrag auf bestimmte Zeit geschlossen, so wird die Steuer von der für die ganze Vertragsdauer vereinbarten Vergütung, jedoch höchstens für die Dauer von 5 Jahren berechnet. Bei einem Vertrag auf unbestimmte Zeit wird die Steuer auf eine einjährige Vertragsdauer berechnet. Von der Besteuerung ausgenommen sind Lehrverträge und solche Dienstverträge, nach welchen die monatliche Vergütung 300,— RM. nicht übersteigt.

Werkverträge.

Die Steuer beträgt $\frac{1}{100}$ der vereinbarten Vergütung. Nicht steuerpflichtig sind Werklieferungsverträge, sofern dem Unternehmer nicht nur die Beschaffung von Zutaten und nebensächlichem Material obliegt. Werklieferungsverträge sind also steuerfrei, wenn der Unternehmer das Material, aus dem er den Gegenstand herzustellen hat, im wesentlichen selbst beschafft. Steuerpflichtig sind ferner Verträge über Errichtung eines Bauwerks auf nicht dem Unternehmer gehörigen Grund und Boden.

Verträge des Familien- und Erbrechts.

Das Gesetz besteuert Verträge über die Annahme an Kindes Statt, Eheverträge und Erbauseinandersetzungsverträge. In allen Fällen beträgt die Steuer $\frac{1}{100}$. Bei Erbauseinandersetzungsverträgen wird die Steuer vom Nettowert des Nachlasses, d. h. vom Vermögen abzüglich der Schulden berechnet.

Vergleiche.

Die Steuer beträgt $\frac{1}{100}$ vom Wert der Leistung, die im Vergleich übernommen wird. Steuerfrei sind u. a. Vergleiche, die im Armenrechtsverfahren, Zwangsversteigerungs- oder Zwangsverwaltungsverfahren vor dem Miet- oder Pachtvermittlungsamte geschlossen werden.

Sonstige Verträge.

Sonstige Verträge sind steuerpflichtig, wenn sie über einen vermögensrechtlichen Gegenstand geschlossen werden. Die Steuer beträgt $\frac{1}{100}$, wenn Geldschulden anerkannt oder übernommen werden, sonst 3,— RM. Nicht steuerpflichtig sind Vereinbarungen über den Erfüllungsort oder den Gerichtsstand und Verträge über Versicherungen, die unter das Versicherungssteuergesetz fallen.

Abtretungserklärungen.

Die Steuer beträgt bei Geldforderungen $\frac{1}{100}$, bei sonstigen Rechten (Urheber-, Patent-, Verlagsrechte) $\frac{5}{100}$, bei Unschätzbarkeit des abgetretenen Rechts 3,— RM. Steuerpflichtig ist die einseitige Erklärung des Berechtigten, durch die er eine Forderung oder ein sonstiges Recht einem anderen überträgt. Bei Abtretung von Forderungen, die als Hypothek oder dergleichen im Grundbuch oder Schiffsregister eingetragen sind, ist die Eintragungsbewilligung steuerpflichtig.

Schulderklärungen.

Die Steuer für Schuldversprechen, Schuldanerkennnisse usw. beträgt $\frac{1}{100}$ des Kapitalbetrages der Schuld. Ist nur ein Schuldhöchstbetrag angegeben, so ist dieser für die Besteuerung maßgebend. Von der Besteuerung ausgenommen sind u. a. verzinsliche Lombard-Darlehen, wenn die Schuld innerhalb eines Jahres zurückzuzahlen ist.

Verpfändungserklärungen und Sicherungsübereignungen.

Die Steuer beträgt $\frac{1}{100}$ und wird vom Wert der gesicherten Forderung (ohne Zinsen und Kosten) berechnet. Bei Verpfändung einer durch Hypothek und Schiffspfandrecht gesicherten Forderung oder einer Grundschuld ist im allgemeinen die Eintragungsbewilligung steuerpflichtig.

Vollmachten.

Steuerpflichtig ist die Erteilung von Vollmachten und Untervollmachten. Zur Auslösung der Steuerpflicht genügt eine einfache Mitteilung des Vollmachtinhabers an einen Dritten. Die Steuer beträgt $\frac{1}{100}$, höchstens 500,— RM. und wird bei Vollmachten zur Vornahme bestimmter Geschäfte vom Wert des Gegenstandes dieser Geschäfte, bei Generalvollmachten vom ganzen Vermögen (ohne Abzug der Schulden) des Vollmachtgebers berechnet. Die Steuer ermäßigt sich auf $\frac{1}{400}$ und höchstens 100,— RM., wenn der Bevollmächtigte in einem Dienstverhältnis zum Vollmachtgeber steht, oder zu seinen Angehörigen zählt. Befreit sind insbesondere Vollmachten zur Vertretung in einem Verfahren vor einem Gericht oder vor einer Behörde.

Sonstige Unkosten und Rechtsvorgänge.

Das Gesetz besteuert im übrigen Ausbietungsgarantien mit $\frac{1}{100}$, Bürgschaftserklärungen und Schuldübernahmen mit $\frac{1}{100}$, Erklärungen über die Bewilligung der Eintragung einer Hypothek, Grundschuld usw. mit $\frac{2}{100}$ usw. Neu ist die Besteuerung von Verträgen über die Errichtung inländischer Personalgesellschaften. Der Eintritt eines neuen Gesellschafters in eine Personalgesellschaft sowie die Erhöhung und Ueberlassung von Einlagen bzw. Gesellschaftsrechten an Personalgesellschaften. Diese Rechtsvorgänge waren in früheren Jahren der Kapitalverkehrssteuer unterworfen. Das neue Kapitalverkehrssteuergesetz besteuert aber nicht mehr Personalgesellschaften, sondern nur noch Kapitalgesellschaften. Die Steuer berechnet sich auf $\frac{5}{100}$, mindestens aber auf 20,— bzw. 10,— RM. Von der Steuer befreit sind u. a. Umwandlungen von Kapitalgesellschaften in Personalgesellschaften und die Ueberlassung eines Gesellschafts-

rechtes an einen Angehörigen. In gleicher Weise wie Personengesellschaften unterliegen Genossenschaften und stille Gesellschaften der Urkundensteuer. Urkundensteuerpflichtig sind ferner auch noch u. a. Verfügungen von Todes wegen (10/00

des Nachlasses), Versteigerungen (50/00), Gesellschafterversammlungen, Wechsel- und Scheckproteste, schließlich bestimmte gerichtliche oder notarielle Urkunden und Ausfertigungen sowie gerichtlich oder notariell beglaubigte Urkunden.

Mitteilungen der Industrie- u. Handelskammer

Tagung des Beirats der Außenhandelsstelle für Berlin, Brandenburg, Pommern und die Grenzmark in Stettin.

Am 17. Juli 1936 findet eine Tagung des Beirats der Berliner Außenhandelsstelle, zu deren Bezirk bekanntlich auch der Stettiner Kammerbezirk gehört, im Gebäude der Industrie- und Handelskammer zu Stettin statt. Gelegentlich dieser Tagung werden unter anderem Berichte über die Außenhandelsbeziehungen des Bezirks der Berliner Außenhandelsstelle zu den Ostseeländern von Direktor Gerhard Saltzwedel, Stettin, über die handelspolitischen Beziehungen Deutschlands zu verschiedenen fremden Staaten von Ministerialdirektor Dr. Spitta vom Reichs- und Preußischen Wirt-

schaftsministerium, über praktische Fragen des deutschen Ausfuhrgeschäfts nach Rußland und den Randstaaten von Dr. Leckzyck, Referent der Reichsstelle für den Außenhandel, sowie über die geltenden Bestimmungen für Kompensationsgeschäfte von Dr. Leopold, Berlin, erstattet werden. Außerdem wird der Leiter der Außenhandelsstelle Berlin, Herr Hellmut Klein, einen Bericht über die Tätigkeit der Außenhandelsstelle im abgelaufenen Geschäftsjahr geben. Zu der Tagung werden besondere Einladungen ergehen.

Bezirksausgleichsstelle für öffentliche Aufträge bei der Wirtschaftskammer für Pommern.

Durch Erlaß des Herrn Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers vom 11. März 1936 ist im Zuge einer Vereinheitlichung und Vereinfachung der gesamten Auftragsstellenorganisation anstelle der bei den Regierungspräsidenten in Stettin und Köslin bisher bestehenden Auftragsstellen mit Wirkung vom 1. April 1936 ab die Bezirksausgleichsstelle für öffentliche Aufträge (B.A.St. Pommern) bei der Wirtschaftskammer für Pommern errichtet worden.

Die Bezirksausgleichsstelle ist nicht eine Abteilung der Wirtschaftskammer, sondern selbständig. Sie untersteht dem Reichswirtschaftsminister, der seinerseits den Regierungspräsidenten zu Stettin zu seinem Beauftragten bei der Bezirksausgleichsstelle bestellt hat.

Leiter dieser Bezirksausgleichsstelle ist der Leiter der Wirtschaftskammer für Pommern, der Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Direktor Dr. Lange. Die Geschäftsräume der Bezirksausgleichsstelle befinden sich im Börsengebäude zu Stettin, Frauenstr. 30, II Treppen.

Die Geschäfte der bisherigen Auftragsstellen bei den Regierungspräsidenten in Stettin und Köslin sind damit auf die Bezirksausgleichsstelle übergegangen. Alle einschlägigen Vorschriften sind nur noch an sie zu richten.

Für die Vergebung der öffentlichen Aufträge ist der nachfolgende Erlaß des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers vom 9. April 1936 besonders bedeutungsvoll:

„Der Herr Reichsminister der Finanzen hat mit Erlaß vom 25. März 1936 in seinem Geschäftsbereiche eine Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen) — VOL — eingeführt und die übrigen Ressorts gebeten, dieselbe ebenfalls einzuführen.

A § 2, Ziffer 1 dieser Verdingungsordnung stellt den Grundsatz auf, daß die Leistungen zu angemessenen Prei-

sen zu vergeben sind, und daß bei der Vergebung der Wettbewerb die Regel bilden soll. Nach A § 24, Ziffer 3 erfolgt die Zuschlagserteilung im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens an den Bieter, dessen Angebot den Bedingungen und den in A § 2 aufgestellten Grundsätzen entspricht und unter Berücksichtigung aller Umstände das wirtschaftlichste ist. In A § 24, Ziffer 3, Satz 3 ist folgende Vorschrift aufgenommen worden:

„Die Verhältnisse in notleidenden Gebieten, die der Reichswirtschaftsminister (Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge) als solche anerkannt hat, sind bei Anwendung der Grundsätze durch Zuschlagserteilung besonders zu berücksichtigen.“

Zur Erläuterung dieser Bestimmung bemerke ich im Einvernehmen mit dem Herrn Reichsminister der Finanzen und dem Herrn Reichs- und Preußischen Arbeitsminister folgendes:

I. Das erhebliche Anwachsen der öffentlichen Aufträge seit der Machtergreifung hat die Frage einer möglichst zweckmäßigen regionalen Verteilung stark in den Vordergrund gerückt, um so mehr als die Art eines großen Teils dieser Aufträge, die weitgehend mit der Wiederwehraufbau Deutschlands zusammenhängen, einer gleichmäßigen Berücksichtigung aller Teile des Reichsgebietes an sich Schwierigkeiten bereitet. Die Entwicklung der Arbeitslage zeigt deutlich, daß einer starken Wirtschaftsbelebung im größten Teil des Reichsgebietes, besonders im mitteldeutschen Wirtschaftsraum, ausgedehnte Bezirke an den Grenzen gegenüberstehen, in denen die Arbeitslosigkeit ständig weit über dem Reichsdurchschnitt liegt. Wenn hierfür auch Ursachen verschiedener Art maßgebend sind, so kann doch kein Zweifel daran bestehen, daß eine stärkere Be-

rücksichtigung dieser Gebiete bei den Vergabungen der öffentlichen Hand hier Erleichterungen schaffen kann, die aus allgemeinen wirtschaftlichen wie politischen Gründen dringend erforderlich sind. Die Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge im Reichswirtschaftsministerium hat sich seit langer Zeit in enger Zusammenarbeit mit den zentralen Beschaffungsstellen des Reichs dieser Aufgabe zugewandt und auch erkennbare Fortschritte in dieser Richtung erzielt. Die Tätigkeit der Reichsausgleichsstelle ist jedoch naturgemäß auf die laufende Mitwirkung bei einem wesentlichen Teil der Vergabungen der zentralen Reichsstellen beschränkt. Um die dringend erforderliche Bevorzugung der hinter der Wirtschaftsentwicklung zurückgebliebenen Teile des Reichgebietes bei der Vergabung öffentlicher Aufträge noch wirksamer als bisher zu gestalten, ist es notwendig, daß alle Vergabungsstellen der öffentlichen Hand, also z. B. auch diejenigen der Länder und Gemeinden, im Rahmen des Möglichen in der gleichen Richtung nach einheitlichen Gesichtspunkten vorgehen und hierfür mit klaren Anweisungen versehen werden.

II. In Ausführung der Bestimmungen in A § 24, Ziffer 3, Satz 3, der Verdingungsordnung werden als notleidende bzw. besonders auftragsbedürftige Gebiete hiermit anerkannt:

die gesamte ehemals entmilitarisierte Zone, der Staat Sachsen, die Provinz Schlesien, die Provinz Ostpreußen und Hamburg.

Ich bemerke hierzu ausdrücklich, daß es sich hierbei nicht um eine „Notgebiets-Erklärung“ im üblichen Sinne handelt, vielmehr lediglich um die Bestimmung derjenigen Bezirke, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen bei Vergabung öffentlicher Aufträge als besonders auftragsbedürftig anzusehen sind; andere Folgen als die Verpflichtung der Beschaffungsstellen, diese Gebiete bei der Auftragsvergabe besonders zu berücksichtigen, können also aus dieser Erklärung nicht hergeleitet werden.

Bei der Abgrenzung der vorstehenden Gebiete habe ich mich im wesentlichen von dem Umfang der Gesamtarbeitslosigkeit in den fraglichen Bezirken leiten lassen, während für Ostpreußen die berufslose Sonderlage dieses Reichsteils maßgebend war. Ich verkenne nicht, daß diese Abgrenzung, wie jede derartige Herausstellung einzelner Bezirke, auch gewisse Unbilligkeiten in sich schließt, weil die Notlage der vorerwähnten Reichsteile naturgemäß nicht mit den Provinz- oder Landesgrenzen abschneidet; so sind die wirtschaftlichen Schwierigkeiten z. B. in einigen Bezirken Thüringens nicht geringer als in den angrenzenden Bezirken des Staates Sachsen. Weiterhin haben beispielsweise auch die Bayerische Ostmark, die Provinz Grenzmark Posen-Westpreußen und einzelne Bezirke Hinterpommerns infolge ihrer Grenzlage mit erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Wenn die Erklärung auftragsbedürftiger Bezirke aber eine brauchbare Richtlinie für die Beschaffungsstellen darstellen soll, muß sie sich unvermeidlich auf die Bestimmung größerer, klar abgegrenzter Bezirke beschränken. Sonderverhältnisse der vorerwähnten Art können im Rahmen der internen Zusammenarbeit zwischen der Reichsausgleichsstelle bzw. den Bezirksausgleichsstellen und den Beschaffungsstellen angemessen berücksichtigt werden.

III. Zur Frage der Bevorzugung der vorerwähnten Gebiete bei der Auftragsvergabe bemerke ich folgendes:

Die Bevorzugung wird nicht nur dadurch zu verwirklichen sein, daß bei gleichwertigen Angeboten aus den für notleidend erklärten Gebieten einerseits und aus den übrigen Reichsstellen andererseits den Betrieben in den für notleidend erklärten Gebieten verhältnismäßig mehr Aufträge zu erteilen sind, sondern die Bevorzugung schließt auch die Möglichkeit in sich, unter bestimmten Voraussetzungen einer Firma des notleidenden Gebietes einen etwas höheren Preis zu bewilligen. Zwar war diese Möglichkeit schon nach den bisherigen Vorschriften bis zu einem gewissen Grade gegeben, weil maßgebend für die Zuschlagserteilung nicht das billigste, sondern das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot sein sollte. Die Erfahrung der letzten Jahre hat aber gelehrt, daß die Beschaffungsstellen dennoch sehr häufig Bedenken getragen haben, derartige Mehrpreise zu bewilligen. A § 24, Absatz 3, Satz 3 der Verdingungsordnung gibt den Beschaffungsstellen nunmehr die Handhabe hierfür. Nachdrücklichst muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß von der Möglichkeit der Bewilligung eines höheren Preises nicht wahllos und lediglich deshalb Gebrauch gemacht werden darf, weil die anbietende Firma sich in einem gemäß Ziffer II dieses Erlasses für notleidend erklärten Gebiete befindet. Ein derartiges Verfahren würde preispolitisch in höchstem Maße bedenklich sein und wegen der Erschwerung der Rechnungsprüfung auch staatspolitische Gefahren in sich schließen. Die Bewilligung eines Mehrpreises für Firmen der notleidenden Gebiete hat daher zur unverzichtbaren Voraussetzung, daß den zu bevorzugenden Bietern gegenüber anderen Bietern zusätzliche Selbstkosten entstehen, die ausschließlich ihrer Standortmäßigen Lage zuzuschreiben sind, von ihnen nicht beeinflußt werden können und von der vergebenden Stelle nachprüfbar sind. Hierher gehören:

- a) höhere Frachtkosten infolge Frachtferne des Gebietes,
- b) höhere Lohnkosten, soweit sie die Folge bezirklich verschiedenartiger Tarifordnungen sind,
- c) sonstige, nachweisbar durch den Standort des Betriebes bedingte zusätzliche Kosten; als Beispiel können die Umstellungskosten dienen, die einem Teil der Saarländischen Wirtschaft durch die Rückgliederung erwachsen sind bzw. noch erwachsen.

Nur wenn der Mehrpreis sich aus Gründen dieser Art ergibt, ist seine Bewilligung vertretbar; andererseits muß unter Voraussetzungen der erwähnten Art die Bewilligung des Mehrpreises erfolgen, da nach den gemachten Erfahrungen die notwendige erhöhte Berücksichtigung der notleidenden Gebiete, insbesondere der Grenzwirtschaft, sehr häufig allein schon an der Frachtferne dieser Bezirke und den dadurch begründeten Mehrpreisen gescheitert ist.

IV. Was das Ausmaß anlangt, in welchem unter den vorstehenden Voraussetzungen Mehrpreise bewilligt werden können, so lassen sich hier mit Rücksicht auf die außerordentliche Verschiedenartigkeit der denkbaren Fälle feste Anhaltspunkte, etwa in Form von Prozentsätzen, nicht geben. Daß die Bewilligung eines Mehrpreises sich in fiskalisch vertretbaren Grenzen halten muß, ist selbstverständlich. Die Beschaffungsstellen müssen hier unter Abwägung aller Umstände in eigener Verantwortlichkeit entscheiden und gegebenenfalls die Entscheidung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde einholen. Auf die Vorschrift in A § 24, Ziffer 6, nach der die Zuschlagserteilung in jedem Falle aktenmäßig zu begründen

ist, weise ich besonders hin. Beschaffungsstellen, die mit der Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge oder einer Bezirksausgleichsstelle laufend zusammenarbeiten, haben überdies die Möglichkeit, sich mit dieser in Zweifelsfällen ins Benehmen zu setzen und deren Stellungnahme ebenfalls in der aktenmäßigen Begründung für die Zuschlagserteilung aufzunehmen.

Soweit es sich um die Deckung eines teilbaren oder regelmäßig wiederkehrenden Bedarfs handelt, empfehle ich zur weiteren Entlastung der Beschaffungsstellen folgendes Verfahren: es wird ein Teil des Bedarfs lediglich unter Firmen der von mir als auftragsbedürftig gekennzeichneten Gebiete

ausgeschrieben, wobei natürlich Voraussetzung ist, daß in diesen Gebieten fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Bewerber (z. vergl. A § 2 der VOL.) ihren Sitz haben. Bei Vergebung des Restbedarfs werden dann Bewerber aus allen Teilen des Reichs beteiligt. Auf diese Weise kann eine besondere Berücksichtigung der auftragsbedürftigen Gebiete in jedem Falle erreicht werden.

V. Die Bestimmung in A § 24, Ziffer 3, Satz 3 gilt zunächst nur für Ausschreibungen. Jedoch ist bei freihändigen Vergabungen, denen nach A § 3, Ziffer 4 ebenfalls möglichst in allen Fällen eine Preisvermittlung vorausgehen soll, sinngemäß zu verfahren.“

Einzelhandel

Einzelhandelsumsätze im April 1936.

In einem gemeinsamen Bericht der Forschungsstelle für den Handel und des Instituts für Konjunkturforschung wird festgestellt, daß die Einzelhandelsumsätze im April um 9 Proz. über dem April 1935 lagen. Damit setzt sich der konjunkturelle Aufschwung im Einzelhandel seit Beginn dieses Jahres fort. Das günstige Umsatzergebnis ist vor allem auf Geschäftsbelebungen im Lebensmitteleinzelhandel, in einigen Zweigen des Hausrateinzelhandels sowie im Maschinenhandel zurückzuführen.

Im Lebensmitteleinzelhandel lagen die Umsätze um 11,3 Proz. höher als im April 1935. Ähnlich günstig sind die Umsatzzahlen der dem Lebensmitteleinzelhandel verwandten ländlichen Gemischtwarengeschäfte (+11,8 Proz.). Auch im Bereich des Einzelhandels mit Textilwaren und Bekleidung schnitten die ländlichen Gemischtwarengeschäfte, die vorwiegend Textilwaren führen, recht günstig ab. Im Vergleich zum Vorjahrsmonat konnten sie stärkere Umsatzerhöhungen, nämlich um 11,6 Proz. erzielen, als irgend ein anderer der untersuchten Geschäftszweige des Bekleidungseinzelhandels. Die im Vergleich zum Märzergebnis etwa ungünstigere Umsatzentwicklung des Textilwarenfachhandels im April (+7,3 Proz.) dürfte vor allem eine Folge der für das Osterfest ungünstigen Witterungsverhältnisse sein. Hieraus dürften sich auch leichte Umsatzverluste der Fachgeschäfte für Damen- und Mädchenkleidung und für Herrenhüte und Mützen erklären. In den übrigen Geschäftszweigen des Textilwarenfachhandels wich der Umsatzverlauf nicht wesentlich vom Gesamtdurchschnitt ab. Die Erhöhung der Umsatzwerte ist größtenteils auf Absatz größerer Mengen und eventuelle Qualitätsveränderungen zurückzuführen, die Preiserhöhungen für Textilwaren und Bekleidung hielten sich nach dem Index der Bekleidungskosten mit 1 Proz. in engen Grenzen. Auch der Schuhwarenfachhandel konnte mit seiner starken Abhängigkeit vom Ostergeschäft das Märzergebnis nicht wieder erreichen.

Von den Fachzweigen des Hausrateinzelhandels

hatten die Möbelfachgeschäfte gegenüber April 1935 mit +21,1 Proz. wieder die stärkste Umsatzerhöhung; dieses Umsatzergebnis dürfte durch die starke Zunahme der Fertigstellung von Wohnungsneubauten wesentlich verursacht sein. Verhältnismäßig stark war im gleichen Zeitraum noch die durch die gleiche Ursache bedingte Erhöhung der Umsätze der Eisenwarenfachgeschäfte, soweit sie vorwiegend Oefen, Herde und Bauartikel führen (+15 Proz.). Etwas unter dem Durchschnitt des Gesamteinzelhandels hielten sich die Umsatzerhöhungen bei den Fachgeschäften für Haus- und Küchengeräte und für Glas-, Porzellanwaren und Hausrat. Der ebenfalls vom Baumarkt stark abhängige Einzelhandel mit Lacken und Farben erhöhte seine Umsätze im ersten Vierteljahr 1936 gegenüber dem gleichen Zeitraum 1935 um 20 bis 25 Proz. und im April um rund 10 Proz.

Ueberraschend starke Umsatzerhöhungen hatten die Fachgeschäfte für Büro-Maschinen und Organisationsmittel mit +9,9 Proz. und die Fachgeschäfte für Papier-, Schreibwaren und Bürobedarf mit +15 Proz. Die Umsätze der Kraftfahrzeughandlungen lagen um 20 Proz. über dem Aprilergebnis 1935; im Garagen- und Tankstellengewerbe hält sich die monatliche Umsatzerhöhung gegenüber 1935 bereits seit Beginn des Jahres regelmäßig bei etwa 14 bis 16 Proz.

Am ungünstigsten schnitten auch im April die besonderen Betriebsformen des Einzelhandels ab. Die Waren- und Kaufhäuser konnten das Umsatzergebnis von April 1935 nicht ganz erreichen (-0,3 Proz. bzw. -0,9 Proz.), und auch die leichte Erhöhung der Umsätze der Butterfilialbetriebe um 0,5 Proz. blieb hinter der des übrigen Lebensmitteleinzelhandels erheblich zurück.

Einkommen und Steueraufkommen im Einzelhandel.

Unlängst hat das Statistische Reichsamt eine Einkommen- und Körperschaftssteuerstatistik auf Grund der Veranlagungen für 1932 und 1933 veröffentlicht. Diese Untersuchung enthält auch interessante Zahlen über den Einzelhandel.

Aus technischen Gründen haben die beiden Ausgaben vom 15. Juni und 1. Juli des „Ostsee-Handel“ erst am 25. Juni und am 10. Juli erscheinen können. Die nächste Ausgabe des „Ostsee-Handel“, die eine Einführung zur Tagung der Außenhandelsstelle Berlin in Stettin am 17. Juli 1936 geben wird, wird wiederum rechtzeitig am 15. Juli erscheinen.

Die Schriftleitung.



Druckfachen

für Spedition und Schiffahrt

für Handel und Industrie

für Handwerk und Gewerbe

Buchdruckerei Fischer & Schmidt
Stettin, Gr. Wollweberstr. 13 · Fernsprecher 216 66

Hermann Gehrke Nachfolger Wilhelm Jordan

Kommanditgesellschaft

Internationale Transporte — Lagerung
Massengutumschlag

Gründungsjahr 1906 — Fernruf: S.-N. 35301
Drahtanschrift: Hagehrke



Von Stettin an die Ostsee

mit den größten und schönsten Schnelldampfern der Rügenlinie
„Rugard“, „Hertha“, „Odin“, „Frigga“.

Im Sommer tägliche Fahrten nach

Swinemünde, Heringsdorf, Zinnowitz

Insel Rügen, Bornholm u. Kopenhagen

Abfahrt: von Stettin 11⁰⁰, Sonntags außerdem Sonderfahrt um 2⁴⁵ früh.

Ermässigte Urlaubs-Rückfahrkarten

Illustrierte Prospekte und nähere Auskünfte durch

Steffiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Braeunlich G. m. b. H. / Stettin

Bollwerk 1b.

Liegestelle und Fahrkartenausgabe: vor Mitte Hakenterrasse.

Tel. 20030 u. 21415

dazu Seediens Ostpreußen: Kiel / Travemünde—Warnemünde—Binz—Swinemünde—
Zoppot—Pillau—Memel—Libau—Reval—Helsingfors.

Nach Swinemünde u. zurück

ab Stettin regelmäßiger täglicher Verkehr mit den Dampfern „Berlin“, „Steffin“, „Swinemünde“.

Prospekte und nähere Auskunft durch

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G. / /

STETTIN, Bollwerk 1b, Zimmer 9
Fernsprecher Nr. 21415

Danach entfielen von rd. 1,3 Mill. Steuerpflichtigen, die im Jahre 1933 Einkünfte aus Gewerbebetrieb zu versteuern hatten, rd. 350 000 oder etwa mehr als ein Viertel auf den Einzelhandel. Die Höhe der vom Einzelhandel versteuerten gewerblichen Einkünfte betrug rd. 950 Mill. RM.; auch dies ist etwa ein Viertel der gesamten versteuerten Einkünfte aus Gewerbebetrieb in Höhe von etwa 3,8 Milliarden RM. Danach hatte jeder Einzelhandelskaufmann 1933 ein durchschnittliches Einkommen aus seinem Einzelhandelsbetrieb von 2 720,— RM. Das bedeutet gegenüber 1932 bereits eine kleine Steigerung, da sich das Durchschnittseinkommen damals nur auf 2 544,— RM. belief. Die ersten Anzeichen der wirtschaftlichen Belebung, die das Jahr 1933 brachte, machen sich hier also bemerkbar.

Besonders interessant ist, daß der Einzelhandel mit 86 Mill. RM. mehr als ein Fünftel (rd. 22 Proz.) der Einkommensteuer aufbrachte, die von den Einkünften aus Gewerbebetrieb (insgesamt 387 Mill. RM.) gezahlt werden mußte. Damit lag der Einzelhandel an der Spitze sämtlicher Gewerbegruppen und zwar vor dem Nahrungs- und Genußmittelgewerbe mit 58 Mill. RM., dem Großhandel mit 45 Mill. RM., dem Verlagsgewerbe, der Handelsvermittlung und sonstigen Handelshilfsgewerben mit 30 Mill. RM. Selbst wenn man die Körperschaftssteuer mit in den Kreis der Betrachtungen einbezieht, weil die Großunternehmen gerade in den anderen Gewerbegruppen häufig in der Form von Körperschaftssteuerpflichtigen Kapitalgesellschaften betrieben werden, ändert sich an diesem Bild wenig. Der Einzelhandel stand 1933 mit einer Zahlung von 98 Mill. RM. Einkommen- und Körperschaftssteuer an der Spitze aller Gewerbegruppen der Statistik.

Wird das Einzelhandelsschutzgesetz umgangen?

Der Pressedienst des Einzelhandels teilt mit: „Bei Durchführung des Einzelhandelsschutzgesetzes hat sich gezeigt, daß von den gesetzlichen Bestimmungen nicht immer alle wirtschaftlichen Erscheinungen erfaßt werden. Es gibt Formen des Warenabsatzes an den letzten Verbraucher, die wirtschaftlich als Einzelhandelsunternehmen angesehen werden müssen, ohne jedoch rechtlich nach dem jetzigen Wortlaut der Bestimmungen unter das Einzelhandelsschutzgesetz zu fallen. Dadurch ist aber die Gefahr gegeben, daß die Wirksamkeit des Einzelhandelsschutzgesetzes wenigstens auf gewissen Gebieten beeinträchtigt wird.

So konnte gerade in letzter Zeit mehrfach beobachtet werden, daß auf dem Wege der Errichtung eines Versandgeschäftes versucht wurde, die Beschränkung des Einzelhandelsschutzgesetzes zu umgehen. Nach § 2 des Gesetzes ist die Errichtung bzw. Uebernahme einer Einzelhandelsverkaufsstelle im Grundsatz verboten. Da nach der amtlichen Auslegung unter einer Einzelhandelsverkaufsstelle solche Räume verstanden werden, in denen Waren zum gewerbmäßigen Verkauf an den letzten Verbraucher feilgehalten werden und die zu diesem Zweck jedem Kaufliebhaber zugänglich sind, werden die Versandgeschäfte von den Bestimmungen des Einzelhandelsschutzgesetzes jetzt nicht erfaßt. Diese auch von Seiten der Versandgeschäfte als unerwünscht bezeichnete Lücke müßte aber geschlossen werden, um hier Umgehungsmöglichkeiten zu verhindern. Das Gleiche gilt

von den Fällen, in denen Fabrikations- bzw. Handwerksbetriebe sich dadurch stärker auf den Verkauf an den letzten Verbraucher legen, daß sie Ausstellungs- und Lager Räume mieten und aus diesen Räumen nach gezeigten Mustern ihre Waren an den letzten Verbraucher absetzen. Auch gegen eine solche Umgehung des Einzelhandelsschutzgesetzes bietet die augenblickliche Fassung des § 2 keine Handhabe. Das Zeigen von Mustern und der Verkauf von Waren auf Bestellung nach den gezeigten Mustern wird nämlich nicht als „Feilhalten“ im Sinne des Gesetzes angesehen, weil unter Feilhalten das verkaufsgegenwärtige Vorhandensein der zu kaufenden Waren zu verstehen sei. Gleichwohl läßt sich kaum bestreiten, daß hierin Umgehungsmöglichkeiten des Einzelhandelsschutzgesetzes liegen. Man wird bei einer künftigen Neufassung der gesetzlichen Bestimmungen daher auch diese Fragen besonders berücksichtigen müssen.“

Abtretbarkeit von Forderungen aus Behördenaufträgen.

Nach der Vorbemerkung zur neuen Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen) vom März 1936 ist es Firmen, die Behördenaufträge ausführen, möglich, Forderungen gegen die betreffenden Behördenstellen aus diesem Auftrag abzutreten. Dadurch werden diese Lieferfirmen in die Lage versetzt, von ihrer Bank oder Sparkasse eine Bevorschussung des Auftrages oder nach dessen Ausführung einen Kredit für die bereits erworbene Forderung zu erhalten. Dies ist gerade für kleine und mittlere Firmen wertvoll, denen vielfach die Mittel fehlen, um einen größeren Auftrag ohne Kredithilfe zu finanzieren.

Bei der Reichszeugmeisterei ist dagegen nach ihren Lieferungsbedingungen eine Abtretung des Anspruchs aus einer Lieferung grundsätzlich ausgeschlossen. Dies beruht, wie aus einer Mitteilung der Reichszeugmeisterei hervorgeht, auf einer Bestimmung des Reichsschatzmeisters der NSDAP, wonach gegen Forderungen an die NSDAP nicht aufgerechnet werden kann und eine Abtretung von Forderungen gegen die NSDAP unzulässig ist. Ergänzend hat die Reichszeugmeisterei jedoch darauf hingewiesen, daß bei größeren Aufträgen die Möglichkeit bestehe, ratenweise Vorauszahlungen ohne irgendwelche Zinsvergütungen zu erhalten. Diese Regelung macht es also auch kleineren und mittleren Firmen mit geringerem Betriebsvermögen möglich, bei der Bewerbung um Aufträge der Reichszeugmeisterei mit kapitalkräftigen Unternehmen in Wettbewerb zu treten.

Verkehrswesen

Neues Auskunftsheft des Seedienstes Ostpreußen.

Der Seedienst Ostpreußen übergibt jetzt der Öffentlichkeit sein farbenfreudiges diesjähriges Auskunftsheft, dessen Fertigstellung sich verzögert hatte, weil im Frühjahr sich die Notwendigkeit ergeben hatte, eine wesentliche Verstärkung des Fahrplans durchzuführen und in das Heft hineinzuarbeiten. Das Heft enthält alles Wissenswerte über Fahrplan und Tarif des Seedienstes sowie Einreisebestimmungen in die vom Seedienst berührten Ostseeländer Danzig, Litauen (Memel), Lettland, Estland und Finnland.

Seit Pfingsten im täglichen Betrieb, wird der Fahrplan ab 20. Juni (dem Berliner Ferienbeginn) zur Aufnahme der ÖSS-Zugreisenden und sonstiger Gruppenfahrten auf neun

Fahrten wöchentlich auf der Stammstrecke Swinemünde—Zoppot—Pillau verstärkt. Daneben finden ständig, besonders in der Zeit des Beginns der Hamburger und der rheinischen Ferien sowie zur Olympiade, mehrere Fahrten wöchentlich von und nach Travemünde (Lübeck) und Kiel statt. Einmal wöchentlich werden auch Warnemünde und Binz angelaufen. Die OSS-Züge und der Bahnseetarif bieten auch denen den Vorteil der im Seedienst üblichen starken Preisermäßigungen, die einen Weg über Land fahren wollen. Da auch auf dem Landwege wieder mehr Züge fahren werden, kann Ostpreußen (mit Danzig) als eins der vom Verkehr bestbedienten deutschen Reisegebiete angesehen werden.

Reichsbahn-Güterkraftverkehr.

Die Reichsbahndirektion Stettin hat am 15. Juni 1936 vier von Naugard ausgehende Güterkraftlinien mit den Endpunkten Zickerke, Gräwenhagen, Rothenfier, Fanger—Gollnow, Freiheide—Schönhagen, Eichenwalde, ferner eine Rundlinie von Stargard über Bruchhausen — Pützerlin — Friedrichswalde — Hinzen-dorf — Priemhausen — Rosenow — Daarz — Massow und über Parlin — Lenz zurück nach Stargard eingerichtet, über deren Einzelheiten von der Reichsbahndirektion herausgegebene Prospekte unterrichten. Auskünfte über die Linien erteilen die Güterabfertigungen in Naugard, Gollnow und Schönhagen, das Reichsbahn-Verkehrsamt 2 in Stettin und die Güterabfertigungen in Stargard i. Pom. (Reichsbahn) und Massow (Kleinbahn) sowie das Reichsverkehrsamt in Stargard i. Pom.

Post, Telegraphie

Luftpost.

Ab 20. 6. bis 31. 8. ist Stettin in die Luftpostlinie Berlin—Stettin—Swinemünde—Sellin (Rügen) und zurück einbezogen. Die Linie wird täglich, also auch Sonntags, zweimal beflogen. Postschluß beim Postamt 1 (Briefabfertigung) um 7⁵⁰ Uhr und 14²⁵ Uhr für Luftpostsendungen in Richtung Sellin (Rügen), um 11⁵⁰ Uhr und 17³⁵ Uhr für solche nach Berlin und weiter, außerdem wie bisher um 7⁵⁰ Uhr für Luftpostsendungen in Richtung Berlin und weiter (werktäglich).

Es empfiehlt sich dringend, die Luftpostbriefsendungen in der Briefabfertigung (Erdgeschoß, Zimmer 55) oder am Schalter 10 des Postamts 1 (Grüne Schanze), Luftpostpakete dagegen am Paketschalter dieses Postamts einzuliefern.

Postmerkblatt für sorgloses Reisen:

Die Postausweiskarte ist ein billiges, im Inland und in den meisten Ländern der Welt vollgültiges Ausweispapier. Mit Lichtbild, Personenbeschreibung und eigenhändiger Unterschrift. Geltungsdauer 3 Jahre, Gebühr 50 Rpf.

Das Postreisescheckheft ist billig, sicher und bequem. Einheitsgebühr 1,— RM. Abhebung bei allen Postanstalten im Deutschen Reich, keinerlei weitere Kosten. Niemand braucht sich mehr die Reisefreude durch die ständige Sorge um den Verlust des Reisegeldes beeinträchtigen zu lassen.

Das Reichskursbuch bringt sämtliche Eisenbahn-, Luftverkehrs- und Dampfschiffverbindungen Deutschlands und die wichtigeren Verbindungen des Auslandes. Die große Ausgabe kostet 3,50 RM., die kleinere (ohne Ausland) 2,50 RM.

Nachsendungsantrag nicht vergessen (Formblatt am Postschalter und bei den Zustellern erhältlich), damit die

pünktliche Nachsendung der Postsendungen, Zeitungen, Telegramme usw. gesichert ist.

Auskunft erteilen die Postanstalten.

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

Bestimmungsland	Postschluß	Einschiffungshafen	des Schiffes			Überfahrtdauer	
			Abgang (ungefähr)	Name	Eigentümer Schiffsgesellschaft	bis Hafen	Std.
1	2	3	4	5	6	7	8
Lettland	Stettin	7. 7. 15 ^{1/4}	Regina	Reederei	Riga	40	
			14. 7. "	"	Rud. Christ.	"	
			21. 7. "	"	Gribel	"	
			28. 7. "	"	Stettin	"	
Estland	" <small>Am Tage des Abgangs der Dampfer, letzter Anschluß mit Zg D 23, an Stettin 1 Uhr, für dringende Pakete mit Zg 536, an Stettin 1 3/4</small>	" <small>1. 7. 16⁰⁰</small>	Ariadne	2)	Reval	42	
			3. 7. 15 ^{1/2}	Brandenb.	1)	"	45
			4. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			8. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			10. 7. 15 ^{1/2}	Straßburg	1)	"	50
			11. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			15. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			17. 7. 15 ^{1/2}	Brandenb.	1)	"	45
			18. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			22. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			24. 7. 15 ^{1/2}	Straßburg	1)	"	50
			25. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	"	40
			29. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	"	42
			31. 7. 15 ^{1/2}	Brandenb.	1)	"	45
Finnland	" <small>Am Tage des Abgangs der Dampfer, letzter Anschluß mit Zg D 23, an Stettin 1 Uhr, für dringende Pakete mit Zg 536, an Stettin 1 3/4</small>	" <small>1. 7. 16⁰⁰</small>	Ariadne	2)	Helsingfors	46	
			3. 7. 15 ^{1/2}	Brandenb.	1)	Abo, Wiborg	—
			4. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Kotka	—
			8. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Helsingfors	44
			10. 7. 15 ^{1/2}	Straßburg	1)	"	46
			11. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Wiborg, Kotka	—
			11. 7. 15 ^{1/2}	Nürnberg	1)	Helsingfors	44
			15. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Abo	—
			17. 7. 15 ^{1/2}	Brandenb.	1)	Helsingfors	46
			18. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Abo, Wiborg	—
			22. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Kotka	—
			24. 7. 15 ^{1/2}	Straßburg	1)	Helsingfors	44
			25. 7. 16 ⁰⁰	Nordland	1)	Wiborg, Kotka	—
			25. 7. 15 ^{1/2}	Nürnberg	1)	Helsingfors	44
29. 7. 16 ⁰⁰	Ariadne	2)	Abo	—			
31. 7. 15 ^{1/2}	Brandenb.	1)	Helsingfors	—			
					Abo, Wiborg	46	
					Kotka	—	

Anmerkung:

- 1) Gribel, Änderungen vorbehalten.
- 2) Finnische Dampfsch.-Gesellschaft in Helsingfors, Vertreter Gustav Metzler, Stettin.

Devisenbewirtschaftung

Devisenanbietungspflicht für Olympiareisende.

Hierzu ist folgender Runderlaß Nr. 80/36 vom 16. Juni 1936 ergangen:

Devisenanbietungspflicht für Olympiareisende.

„Da ein erhebliches Interesse daran besteht, daß das Ausland die tatsächlichen Verhältnisse im neuen Deutschland kennen lernt, hat der Herr Reichsminister der Finanzen durch Erlasse vom 18. April 1935 und 13. März 1936 — S 2107 B — 251 III b — und S 2107 B — 1019 III b — angeordnet, daß

Olympiareisende durch Gewährung steuerlicher Erleichterungen ein Anreiz zum längeren Verweilen im deutschen Reichsgebiet gegeben werden soll. Die Finanzämter sind daher angewiesen, alle Personen aus außereuropäischen Ländern, die seit dem 31. 10. 1935 zugereist sind, für die Dauer eines Jahres, beginnend mit dem Tage der Einreise, nicht zu den direkten Steuern heranzuziehen. Nähere Auskünfte erteilen die Finanz- und Landesfinanzämter.

Aus dem gleichen Grund befreie ich hierdurch auf Grund des § 1 Abs. 4 des Dev.-Ges. im Einvernehmen mit dem Reichsbank-Direktorium alle Personen aus außereuropäischen Ländern, die zwischen dem 1. 2. 1936 und dem 1. 8. 1936 ins Inland eingereist sind oder einreisen, für die Dauer eines Jahres, beginnend mit dem Tage ihrer Einreise, hinsichtlich ihres ausländischen Vermögens und Einkommens von sämtlichen Beschränkungen der deutschen Devisengesetzgebung. Während dieser Zeit unterliegen sie daher mit ihrem ausländischen Vermögen weder der Anbspaltungspflicht noch einer devisarechtlichen Verfügungsbeschränkung. Diese Befreiung gilt ebenfalls für ihre freien Währungs- und freien Reichsmarkguthaben. Sie gilt jedoch nicht für solche Personen, die sich polizeilich zu andauerndem Aufenthalt im Inland angemeldet haben oder bei den Finanzämtern als unbeschränkt steuerpflichtig geführt werden. Ich weise darauf hin, daß diese Freistellung nicht für Sperrguthaben gilt, die etwa zu Lasten der freigestellten ausländischen Werte erworben sind.

Die vorstehende Befreiung ermöglicht dem freigestellten Reisenden auch ein längeres Verweilen in Deutschland, ohne daß eine Fühlungnahme des Reisenden mit der Reichsbank oder den Devisenstellen wegen der Klärung seiner devisarechtlichen In- oder Ausländereigenschaft notwendig wäre.

Uebersicht über die Sachgebiete der Devisenbewirtschaftung und Systematisches Inhaltsverzeichnis der Runderlasse der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung nach dem Stande vom 1. Juni 1936.

Von der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung ist eine Uebersicht über die Sachgebiete der Devisenbewirtschaftung und ein systematisches Inhaltsverzeichnis aller geltenden Runderlasse nach dem Stande vom Juni 1936 herausgegeben worden. Die Uebersicht ermöglicht allen, die sich mit Devisenbestimmungen beschäftigen müssen, ein einfaches und schnelles Auffinden der für jeden Einzelfall in Frage kommenden Vorschriften. Da in den später herausgegebenen Runderlassen etwaige überholte Erlasse ausdrücklich aufgezählt werden, ist dieses Verzeichnis leicht auf dem laufenden zu halten.

Der Sonderdruck ist bei der Eildienst für amtliche und private Handelsnachrichten G. m. b. H., Berlin W. 9, Potsdamer Straße 10/11 (Post-scheckkonto Berlin Nr. 161177) zum Preise von RM. 2,50 zuzügl. 40 Pfg. Versandspesen zu beziehen.

Messen und Ausstellungen

Baumesse und Bauausstellung auf der Deutschen Ostmesse.

Die Erfolge der ostpreußischen Bauschlacht und die damit verbundene gewaltige Ausweitung des ostpreußischen Bau-schaffens in den Jahren seit der nationalsozialistischen Macht-übernahme sind allgemein bekannt. Im letzten Jahr wurden neben einer Großzahl von Bauten verschiedenster Art im Rahmen der Wohnungsbauschlacht des Oberpräsidenten und

Gauleiters Erich Koch in Ostpreußen fast 13 000 Neubau-wohnungen fertiggestellt. Die Bauvorhaben 1936 dürften hinter denen des Vorjahres nicht zurückstehen. Die Bau-messe und Bauausstellung im Rahmen der 24. Deutschen Ostmesse in Königsberg vom 23. bis 26. August gewinnt durch diese gewaltige Entwicklung der Bautätigkeit in Ostpreußen besonders an Bedeutung. Die Baumesse wird in engster Zusammenarbeit aller an der ostpreußischen Bauschlacht interessierten Stellen in großem Rahmen aufgebaut. Sie wird einen vollständigen Ueberblick über die gesamte Bauindustrie bieten, die am Absatzgebiet Ostpreußens und an den Staaten des Ostraumes interessiert ist. Im Zusammenhang mit der Baumesse wird eine Bauausstellung stattfinden, die einen Ueberblick über das ostpreußische Bauschaffen in den letzten Jahren geben wird. Neben einer großen geschlossenen Ausstellungsfläche in der Technischen Halle (Schlageterhaus) wird die Baumesse und Bauausstellung einen Geländekomplex von rund 10 000 qm in Anspruch nehmen, so daß sie die größte ihrer Art im deutschen Osten zu werden verspricht.

Schwedische Mustermesse in Malmö.

Vom 3.—9. August findet in Malmö die Schwedische Muster-messe statt. Die Messe ist offiziell und hat, was die Art der ausgestellten Waren betrifft, nationalen Charakter. Da alle Geschäfts-zweige gut vertreten sind, ermöglicht die Mal-möer Messe den Besuchern einen Gesamtüberblick über die schwedische Produktion. Nähere Auskünfte über die Messe können von der Industrie- und Handelskammer erteilt werden.

XVI. Internationale Ostmesse in Lwów.

In der Zeit vom 5.—15. September 1936 findet in Lwów (Lemberg) die XVI. Internationale Ostmesse statt. Inter-essenten wird empfohlen, sich dieserhalb mit dem Konsulat der Republik Polen in Stettin in Verbindung zu setzen.

Leipziger Herbst-Baumesse 1936.

Der Herbstbaumesse in Leipzig — 30. August bis 3. Sep-tember 1936 — stehen außer einem umfangreichen Frei-gelände 4 Hallen auf dem Messegelände für die Baumesse zur Verfügung. In der Haupthalle (Halle 19), die schon heute bis auf wenige Plätze belegt ist, zeigen in üblicher Weise die Fabrikanten von Baustoffen, Bauteilen und Bau-zubehör ihre Neuerungen und verkaufsfähigen Erzeugnisse. Beachtenswert sind die Stände der Arbeitsgemeinschaft Holz, des Luftschutzbundes und der Zentrale für Gasverwertung; besonders gut vertreten sind neben den wichtigsten Bau-stoffen — Ziegel, Zement, Leichtbauplatten, Natursteine usw. — die Baubeschläge und die Oefen und Herde, aber auch alles sonstige Bauzubehör ist in guter Auswahl auf der Leip-ziger Baumesse zu finden. Fördermittel vornehmlich für den Baubetrieb werden auf dem Baumesse-Freigelände be-triebsmäßig vorgeführt. Halle 20 wird zum größten Teil durch die Ausstellung „Kunst und Kunsthandwerk am Bau“ belegt, die der „Deutsche Werkbund“ auf Veranlassung der Reichskammer der bildenden Künste durchführt. Sinn der Ausstellung ist es, zu zeigen, in welcher Weise die Forde-rung von Reichsminister Dr. Goebbels, jeweils einen ange-messenen Prozentsatz der Bausumme für künstlerische und kunstgewerbliche Ausschmückung des Baues zu verwenden, genügt werden kann. Die für diese Sonderausstellung er-forderlichen Bauarbeiten sind bereits tatkräftig in Angriff genommen.

Die Ausstellung „Aus dem deutschen Siedlungswerk“ (Halle 18) wird in wiederum erweiterter und erneuerter Form gezeigt werden. Die „Halle Stahlbau“ enthält u. a. eine sehr sehens-

werte und in den Fachkreisen aller Länder stärkstens beachtete Sonderschau „Luftschutz und Stahl“.

Im Zusammenhang mit der Leipziger Herbstmesse 1936 sind verschiedene Tagungen der Architekten, der Baubeamten und Bauunternehmer sowie des Handwerks geplant.

Prüfungswesen

Stenographisches Prüfungsamt der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Geschäftsstelle Stralsund.

Vor dem Stenographischen Prüfungsamt der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Geschäftsstelle Stralsund, fand am 13. Juni d. J. in Stralsund die 19. Prüfung statt. 2 Prüflinge bestanden die Prüfung, und zwar:

mit 150 Silben: mit dem Prädikat:

Fräulein Hanna Lüdemann, Barth, gut,

Fräulein Anneliese Ziegler, Barth, sehr gut.

Ferner bestand die Vorprüfung über 120 Silben: Johannes Caste ndyk, Stralsund.

Der Maschinenschreiber-Prüfung unterzog sich Fräulein Anneliese Ziegler, Barth. Sie erreichte bei einer 10 Minuten-Abschrift einen Durchschnitt von 250 Anschlägen in der Minute und bei einem 5 Minuten-Diktat einen Durchschnitt von 240 Anschlägen in der Minute.

Es sei darauf hingewiesen, daß die Prüfungen in Kurzschrift und Maschinenschreiben in Zukunft bei den Handlungsgehilfenprüfungen eine größere Rolle spielen werden. Deshalb ist zu empfehlen, daß jeder, der die Lehrzeit beendet und die Handlungsgehilfenprüfung ablegen will, vorher das Zeugnis für Kurzschrift und Maschinenschreiben erwirbt.

Verschiedenes

Vierte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Einführung eines Arbeitsbuches.

Der Reichsarbeitsminister hat unter dem 9. Juni 1936 auf Grund des § 2 des Gesetzes über die Einführung eines Arbeitsbuches vom 26. Februar 1935 folgendes verordnet:

„I. In folgenden Betriebsgruppen dürfen Arbeiter und Angestellte, die nach § 1 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Einführung eines Arbeitsbuches vom 16. Mai 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 602) ein Arbeitsbuch erhalten, vom 1. Juli 1936 an nur beschäftigt werden, wenn sie im Besitze eines ordnungsmäßig ausgestellten Arbeitsbuches sind:

1. Landwirtschaft, Gärtnerei, Forstwirtschaft, Fischerei,
2. Bergbau, Salinenwesen, Torfgräberei,
3. Textilindustrie,
4. Vervielfältigungsgewerbe,
5. Musikinstrumenten- und Spielwarenindustrie,
6. Bekleidungsindustrie,
7. Wasser-, Gas- und Elektrizitätsgewinnung und -versorgung,
8. Reinigungsgewerbe,
9. Gaststättengewerbe,
10. Häusliche Dienste.

II. Wer entgegen der Vorschrift des Absatzes I einen Arbeiter oder Angestellten beschäftigt, oder sich als Arbeiter oder Angestellter beschäftigen läßt, macht sich nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Einführung eines Arbeitsbuches strafbar.“

Arbeitseinsatz der älteren Ingenieure.

Die Kammer gibt nachstehend Kenntnis von einem Rundschreiben des Sozialamts der Deutschen Arbeitsfront, das an die Leiter der Reichsbetriebsgemeinschaften und an die Gauwälder der Deutschen Arbeitsfront gegangen ist und auch in der Wirtschaft des Kammerbezirks Beachtung verdient: „Die Unterbringung der älteren Angestellten, insonderheit die der älteren Ingenieure, bereitet immer noch große Schwierigkeiten. Obwohl nach den auf Veranlassung des Präsidenten der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung durch den Ingenieur-Dienst e. V. in Zusammenarbeit mit den Landesarbeitsämtern und den 60 Bezirksstellen des Ingenieur-Dienstes vorgenommenen statistischen Erhebungen noch über 6 500 Ingenieure erwerbslos sind, wird von der Wirtschaft immer noch ein Bedarf von etwa 4 000 geeigneten Ingenieuren angemeldet.

Die altersmäßige Gliederung der vom Ingenieur-Dienst e. V. erfaßten, heute noch erwerbslosen Ingenieure ergibt folgendes Bild:

194	Ingenieure unter 25	2,94%
747	„ von 25 bis 29 Jahren	11,4 %
1679	„ „ 30 „ 39 „	25,7 %
1393	„ „ 40 „ 49 „	21,33 %
2048	„ „ 50 „ 59 „	31,4 %
390	„ „ 60 „ 65 „	5,92%
86	„ über 65 Jahre	1,31%

Die erwerbslosen Ingenieure setzen sich sonach in der Hauptsache aus älteren Berufsangehörigen zusammen. Der



Fritz Günther



Stettin

Gr. Lastadie 90/92

Kohlen — Briketts — Koks — Anthracit

für Haushalt, Industrie und Gewerbe

Ruf: 302 23/24

Bunkerkohlen

Arbeitseinsatz dieser — zumeist verheirateten — Arbeitskameraden muß schon wegen des bestehenden großen Mangels an geeigneten Ingenieuren mit allen Mitteln gefördert werden. Es darf nicht dahin kommen, daß der augenblickliche Mangel an Ingenieuren allein durch Einsatz jugendlicher Ingenieure gedeckt wird, die zum Teil noch nicht einmal ihre Berufsausbildung voll abgeschlossen haben. Für den Arbeitseinsatz darf nicht das Alter des einzustellenden Volksgenossen entscheidend sein, sondern dessen Können. Gerade die älteren Ingenieure, die bereits viele Jahre in der Praxis gestanden haben, verfügen über vielseitige Erfahrungen, die für die Wirtschaft in weitgehendstem Maße nutzbar gemacht werden sollten. Aus diesem Grunde haben auch das Reichsluftfahrt-Ministerium, das Reichskriegsministerium und zahlreiche sonstige öffentliche Stellen ihren Bedarf an Ingenieuren fast ausschließlich durch Einstellung älterer Berufskameraden gedeckt.

Ich ersuche die Dienststellen der Deutschen Arbeitsfront, in geeigneter Weise für eine Verbreitung dieser Auffassung und für eine Durchführung der in ihr als notwendig erkannten Maßnahmen bei den für den Arbeitseinsatz von Ingenieuren in Frage kommenden Stellen Sorge zu tragen.“

Unverlangte Zusendung von Losen.

In einem Rundschreiben, das nachstehend auszugsweise wiedergegeben wird, hat der Präsident des Werberats der deutschen Wirtschaft wie folgt Stellung genommen:

„Die Besprechung ergab, daß die von den Lotterien-Einsteigern versandten Originallose keinen eigentlichen Wertgegenstand darstellen. Der Empfänger solcher Lose vernichtet also keinen Wert, wenn er die Lose nicht zurücksendet. Der Lotterien-Einsteiger erleidet hierdurch auch keinen Schaden, da er die Möglichkeit hat, der Lotterie rechtzeitig vor Beginn der Ziehung zu melden, daß die zur Werbung versandten Lose nicht zurückgekehrt seien. Es würde daher festgestellt, daß es sich unter diesen Umständen rechtfertigen ließe, den Grundsatz, daß die unverlangte Zusendung von Waren unerwünscht sei, auf die unverlangte Zusendung von Losen nicht zur Anwendung zu bringen, da es sich eigentlich nur um ein Angebot zur Beteiligung an einer Lotterie handele. Es bestand jedoch Einverständnis darüber, daß die Lotterien-Einsteiger vermeiden müssen, bei der Zusendung der Lose den unrichtigen Eindruck zu erwecken, als stellen die Lose bereits jetzt einen Gegenstand von Wert dar. Versuche, den Empfänger durch den Hinweis auf den Wert des Loses unter einen moralischen Druck zu setzen, können nicht gebilligt werden. Die von den Lotterien-Einsteigern verwendeten Anschreiben dürfen deshalb keine Wendungen enthalten, aus denen der Empfänger entnehmen könnte, daß ein materieller Wert zugrunde geht, wenn er das Los nicht zurücksendet. Auch sonst muß der Lotterien-Einsteiger sich befeißigen, jede Aufdringlichkeit bei dem Angebot zur Beteiligung an einer Lotterie zu unterlassen. Das gleiche gilt von den Mahnschreiben, mit denen um Rücksendung der nicht gekauften Lose gebeten wird. Auch diese müssen entsprechend der

Tatsache, daß der Lotterien-Einsteiger das Los nur deshalb zurückverlangt, weil er es anderweitig zur Werbung verwenden kann, taktvoll und unaufdringlich gehalten sein.“

Buchbesprechung

„Den Rentenführer, Handbuch der festverzinslichen Werte 1936/37“ (Saling), Großlexikon-Format, Ganzleinen, Preis 35,— RM. Verlag Hoppenstedt & Co., Berlin W. 8.

Die neue Ausgabe dieses bewährten Nachschlagewerkes ist gegenüber der vorigen Ausgabe erheblich erweitert worden und enthält wesentliche Neuerungen. Selbstverständlich fanden die inzwischen erschienenen Neuemissionen Aufnahme in die Neubearbeitung; darüber hinaus aber wurde der Kreis der erfaßten Emissionen um mehrere Hundert vermehrt. Das Werk bietet somit heute eine nahezu lückenlose Uebersicht über alle festverzinslichen Emissionen Deutschlands und der in Deutschland gehandelten ausländischen Rentenwerte. Berücksichtigung fanden in den textlichen Ausführungen fernerhin alle den Rentenmarkt berührenden neuen Gesetze und Verordnungen.

Als wesentliche Vervollkommnung muß angesehen werden, daß bei sehr vielen Emissionen bereits darüber berichtet werden konnte, in welcher Weise sich die Tilgungsmodalitäten auf Grund der Zinskonversionen geändert haben; auch sonst erfuhren viele Darstellungen von Tilgungsbedingungen und Sicherheiten eine weitere Ausgestaltung. Wie bei diesen Neuerungen konnten sich Verlag und Bearbeiter auch bei allen übrigen Angaben auf die Mitarbeit der Emittenten und der sonstigen in Betracht kommenden Stellen stützen, so daß dieses vielseitige und umfassende Material den Vorzug hat, authentisch zu sein.

Die an Reichhaltigkeit und Genauigkeit nicht zu überbietende Neuausgabe des „Rentenführers“ wird in noch höherem Maße als die vorige Ausgabe als der zuverlässige und unentbehrliche „Baedeker für den Rentenmarkt“ gelten können.

Angebote und Nachfragen

- 1515 Berlin-Reinickendorf-West sucht tüchtigen Vertreter für Lacke, Farben und Rostschutzfarben.
- 3096 Altona-Stellingen sucht tüchtigen Vertreter, der bei dem Großhandel gut eingeführt ist, für Mandeln und Haselnüsse aus Sizilien.
- 3015 Fuenmayor (Rioja Espana) sucht tüchtigen Vertreter für spanischen Rioja-Tafelwein.
- 3380 Kamenz/Sa. sucht neuen Vertreter für den Verkauf von Buchdruckereimaschinen (Tiegeldruckpressen und Schnellpressen).
- 3285 Hamburg sucht geeigneten Vertreter für Bäckerstreugieß, der bei Großhandlungen für Bäckerei- und Konditoreirohstoffe, Mehlgroßhändlern und evtl. auch bei Brotfabriken eingeführt ist.

Fördert den Luftspport!

Länderberichte

Schweden

Subventionierung der Svenska Amerikalijnen. Zur Aufrechterhaltung der Seeverbindung Schweden—Litauen und Danzig/Polen in der Zeit vom 1. 4. 36 bis zum 31. 3. 37 hat das Kommerkollegium die Bewilligung eines staatlichen Beitrages von 30 000 Kr. an die Svenska Amerikalijnen befürwortet. Abgelehnt dagegen wurde vom Kommerkollegium ein Antrag der Malmöer Reederei Egon auf einen staatlichen Beitrag für ihre Linien nach Finnland und den baltischen Ländern. Die Frage einer eventuellen Unterstützung der Gesellschaft aus dem für die Schifffahrt bereitzustellenden Anleihefonds setzt einen besonderen Antrag des Unternehmens voraus.

Ende der staatlichen Subventionspolitik. Das Subventionsinstitut, das vom Staat während der Depression errichtet worden war, hört mit dem 1. 7. 36 offiziell auf zu bestehen. Für Anleihen oder direkte Subventionen an private Unternehmen sind im neuen Budgetjahr Mittel nicht mehr veranschlagt worden. Für das mit dem 30. 6. zu Ende gehende Finanzjahr waren am 1. 5. rund 2 Mill. Kr. noch nicht verbraucht und standen zu weiterer Verfügung. Seit Errichtung des Subventionsinstituts im Jahre 1933 sind insgesamt 16,5 Mill. Kr. bewilligt worden, von denen rund 14,5 Mill. Kr. ausbezahlt waren. Im Budgetjahr 1933/34 waren bereitgestellt worden 8,7 Mill. Kr., im folgenden Jahre 5,0 Mill. Kr. und in diesem Jahre weitere 3 Mill. Kr.

Unveränderte Erzvers Schiffungen im Mai. Die Erzvers Schiffungen von Grängesberg beliefen sich im Mai 1936 auf 744 000 to gegen 748 000 to im April. Im Mai 1935 wurden nur 484 000 to Erz ausgeführt. Für die ersten fünf Monate dieses Jahres belaufen sich die Gesamtvers Schiffungen nunmehr auf 3,59 Mill. to gegen 2,5 Mill. to in dem entsprechenden Vorjahrszeitraum.

Norwegen

Außenhandel. In den ersten 4 Monaten d. J. betrug der Wert der Einfuhr 277,7 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 213,7 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 64 Mill. Kr., gegen 53,7 Mill. Kr. in der entsprechenden Zeit 1935.

Der Handel mit Deutschland im 1. Vierteljahr 1936. Nach norwegischer Statistik betrug die norwegische Einfuhr aus Deutschland in den ersten 3 Monaten 1936 insgesamt 37,1 Mill. Kr. gegen 27,7 Mill. Kr. der entsprechenden Vorjahrszeit. Die norwegische Ausfuhr nach Deutschland stellte sich hingegen auf 26,3 Mill. Kr. gegen 25,8 Mill. Kr.

Lettland

Außenhandel. Im Mai d. J. betrug der Wert der Einfuhr sowie der Wert der Ausfuhr je 10,4 Mill. Lat.

Deutschland Hauptlieferland im 1. Vierteljahr. Im 1. Vierteljahr 1936 stand Deutschland mit 9,8 (1935: 11,1) Mill. Ls. an der Spitze der Lieferländer vor England mit 4,6 (4,6), Verein. Staaten 1,8 (1,6), Litauen 0,7 (0,3) Mill. In der lettischen Ausfuhr stand Deutschland mit 12,1 (7,3) Mill. ebenfalls weit an erster Stelle vor England mit 4,4 (5,5), Belgien 1,9 (1,3), Verein. Staaten 0,9 (2,3), Estland 0,8 (0,3) Mill. Ls. Der Warendurchgang ist innerhalb Jahresfrist von 0,133 auf 0,106 Mill. t zurückgegangen,

hauptsächlich infolge des rückläufigen Verkehrs von der UdSSR über Lettland nach Mittel-Westeuropa.

Außenhandel der Baltischen Staaten im 1. Vierteljahr 1936. Die Daten über den Wert des Außenhandels in Lettland, Estland und Litauen im ersten Vierteljahr zeigen folgende Gegenüberstellung:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	1936	1935	1936	1935
Lettland (Millionen Lat)	24,8	27,2	25,2	21,4
Estland (Millionen Kronen)	18,4	14,7	16,9	14,6
Litauen (Millionen Lit)	33,1	28,7	24,1	37,3

Aus der Tabelle geht hervor, daß die Einfuhr im Vergleich zum Vorjahr nur in Lettland zurückgegangen ist, während sie in Estland und Litauen anwuchs. Der Wert der Ausfuhr steigerte sich in Lettland und Estland, während er in Litauen zurückging.

Esland

Außenhandel. Im Mai d. J. betrug der Wert der Einfuhr 7,57 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 6,54 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 1,03 Mill. Kr.

Schrumpfung des Transitverkehrs. Der Warentransit über Estland, welcher früher eine bedeutende Einnahmequelle für die Eisenbahnen und Häfen bildete, ist in den letzten Jahren vollkommen zusammengeschrumpft. Während er in den Jahren 1925—1933 noch im Durchschnitt 60 000 t im Jahre betrug, sank er im Jahre 1934 auf 19 000 t und im Jahre 1935 auf nur 6 000 t, wobei es sich hier fast ausschließlich um lettländischen Holztransit über Pernau nach England handelt. Dieser Rückgang des Transitverkehrs ist auf das Bestreben der UdSSR zurückzuführen, seinen gesamten Außenhandel über eigene Häfen zu leiten.

Polen

Außenhandel. Die Außenhandelsumsätze, die seit Beginn des Jahres 1936 eine ständige Steigerung erfahren hatten, weisen im Mai 1936 einen fühlbaren Rückgang auf. Die Einfuhr ist im Vergleich zum vorhergehenden Monat um rd. 2,4 Mill. Zl. auf 81,2 Mill. Zl. gesunken. Die Ausfuhr hat gleichzeitig um 1,2 Mill. Zl. abgenommen und stellt sich auf 85,2 Mill. Zl. Infolge dieses stärkeren Rückgangs der Einfuhr, der nicht zuletzt der Einführung der Devisenbewirtschaftung zuzuschreiben ist, hat der Ausfuhrüberschuß eine Steigerung um 1 Mill. Zl. auf nunmehr 4 Mill. Zl. erfahren. — Gegenüber dem Mai 1925 zeigt die Einfuhr eine Verminderung um 10,1 Mill. Zl., die Ausfuhr dagegen noch eine Steigerung um 6,9 Mill. Zl. Im einzelnen ist im Mai 1936 im Vergleich zum vorhergehenden Monat die Ausfuhr folgender Waren ge-

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche
Delikatessen der Saison

STETTIN

Kaiser Wilhelm-Denkmal



Kleine u.
große
Gedecke

stiegen: Eier um 1,2, Erbsen um 1,0, Oelsamen und Oelfrüchte um 0,7, Zucker um 0,7, Pferde um 0,5, Gasolin und Benzin um 0,5, Weizen um 0,4, Leinen und Leinenabfälle um 0,4, Eisen und Stahl um 0,4, Eisenbahnschienen um 0,4 Mill. Zl. Dagegen ist die Ausfuhr der folgenden Waren zurückgegangen: Kleesamen um 2,2, Roggen um 1,6, Hafer um 1,2, Rübsamen um 0,8, Bacon um 0,7, frische Kartoffeln um 0,6, Eisenbahnschwellen um 0,6, Wicken um 0,5, Paraffin um 0,5, Ammoniak um 0,5, grüne Bohnen um 0,4 Mill. Zl. — Bei der Einfuhr zeigen die folgenden Waren eine Zunahme: Kupfer und Kupferblech um 1,1, Reis um 0,9, Eisenwaren um 0,8, Automobile um 0,8, synthetische Farbstoffe und Halbwaren dafür um 0,7, Eisenerze um 0,6, Pelze um 0,6. Vermindert hat sich vor allem die Einfuhr folgender Waren: Baumwolle und Baumwollabfälle um 2,1, rohe, ungewaschene Schafwolle um 2,0, elektrische Maschinen und Apparate sowie Teile davon um 1,4, gewaschene Wolle um 0,9, Oelsamen und Oelfrüchte um 0,7, Düngemittel um 0,7, Apfelsinen und Zitronen um 0,4, gekämmte Wolle um 0,4, Lumpen um 0,4.

Neue polnische Devisenvorschriften für den Verkehr mit Deutschland. Die Devisenkommission hat in ihrem Rundschreiben Nr. 11 angeordnet, daß eine Ueberweisung zur Bezahlung von Rechnungen für Waren, die aus den Staaten eingeführt werden, mit denen Polen ein Verrechnungsabkommen abgeschlossen hat, nur durch die Kompensationshandelsgesellschaft erfolgen kann. Die Devisenbanken sind nicht berechtigt, für diesen Zweck Ueberweisungen vorzunehmen. Verrechnungsabkommen hat Polen mit Deutschland, Italien, Rumänien, Türkei, Bulgarien, Ungarn und Jugoslawien abgeschlossen. Ueberweisungen nach Spanien müssen ebenfalls durch die Kompensationshandelsgesellschaft vorgenommen werden. Falls eine Devisenbank aus Deutschland einen auf Reichsmark lautenden Wechsel zur Einziehung erhält, so kann der Betrag in deutschen Banknoten entgegengenommen werden. Der empfangene Betrag kann dem deutschen Auftraggeber in bar, jedoch nur dann übersandt werden, wenn der Akzeptant Reichsbanknoten besitzt und mit diesen den Wechsel einlöst. Andernfalls hat die Einlösung zum Durchschnittskurs der Warschauer Börsennotierung für Auszahlung Berlin in Zloty zu erfolgen und der Betrag ist zugunsten des deutschen Auftraggebers bei der Kompensationshandelsgesellschaft einzuzahlen.

Schifffahrt. Der Schiffsverkehr des Gdingener Hafens erfuhr im Mai 1936 eine weitere Steigerung sowohl im Vergleich zum vorhergehenden Monat wie zum gleichen Monat des Vorjahres. Eingehend war gegenüber dem Vormonat April eine Zunahme um 69 Schiffe bzw. 21 550 NRT auf 477 Schiffe von 263 160 NRT festzustellen, im ausgehenden Verkehr eine Steigerung von 76 Schiffen bzw. 26 685 NRT auf 496 Schiffe von 272 232 NRT. Von den eingehenden Schiffen waren im Mai 1936: 175 beladen, 261 ohne Fracht und 41 liefen den Hafen zum Bunkern oder als Nothafen an. Im ausgehenden Verkehr waren 419 Schiffe beladen, 39 ohne Fracht und 38 hatten den Hafen zum Bunkern angelaufen. — Der Flagge nach stand Deutschland an erster Stelle, an

zweiter Stelle Dänemark; dann folgten mit großem Abstand Schweden, Norwegen, Großbritannien, Finnland usw. Für die ersten fünf Monate des Jahres 1936 ist gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres eine beträchtliche Steigerung zu verzeichnen. Im eingehenden Verkehr wurden 2004 Schiffe mit 1 206 000 NRT gegen 1675 Schiffe von 1 111 000 NRT gezählt, im ausgehenden Verkehr 2026 Schiffe von 1 218 000 NRT gegen 1689 Schiffe von 1 135 000 NRT.

Neue Hafengebühren für Gdingen. Auf der Basis der vor kurzem erlassenen neuen grundlegenden Verordnung über die Abgaben und Gebühren in den Seehäfen Polens (vgl. ED 114 vom 18. 5. 36) sind im „Monitor Polski“ vom 26. 5. 36 neue Tarife für sämtliche in diesen Häfen erhobenen Abgaben und Gebühren veröffentlicht worden. Die Sätze dieser neuen Tarife sind mit ihrer Verkündung in Kraft getreten.

Finland

Aenderung der künftigen Agrarpolitik. — Mehr Schutz den heimischen Erzeugnissen. Ein von der finnischen Regierung eingesetztes Komitee, welches den Auftrag hatte, Vorschläge und Richtlinien für die künftige finnische Agrarpolitik und -erzeugung aufzustellen, hat nunmehr sein Gutachten abgegeben. Das Komitee ist der Ansicht, daß es vor allem wichtig sei, den finnischen landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf dem einheimischen Markte bessere Absatzmöglichkeiten zu verschaffen; dies gelte vor allem für Butter. Um dies zu erreichen, wird eine Einschränkung der Margarineerzeugung vorgeschlagen (welche jetzt schon eingeschränkt ist). Durch einen gesteigerten Butterabsatz auf dem Inlandsmarkte können die Butterpreise so weit gesenkt werden, daß der Unterschied gegenüber den Margarinepreisen verringert wird. Nach Erzielung des erstrebten größeren Inlandsabsatzes schlägt das Komitee vor, die finnischen Ausfuhrprämien für landwirtschaftliche Erzeugnisse allmählich abzubauen und schließlich ganz zu streichen. Schließlich macht das Komitee Vorschläge zur Minderung der Herstellungskosten für landwirtschaftliche Erzeugnisse. Das Komitee schlägt in erster Linie vor, durch geeignete Zollmaßnahmen ausländische Viehfuttermittel ganz und gar durch inländische zu ersetzen. Im Inlande sollte daher der Anbau von Futtermitteln und ihre Verwertung durch die bekannte A.I.V.-Methode (Trockensilofütterung) gefördert werden. — Das Gutachten des Komitees ist nicht einstimmig abgegeben worden; mehrere Komiteemitglieder glaubten, nicht dem Vorschlage über eine Abschaffung der Ausfuhrprämien zustimmen zu können und erklärten daher ihren Austritt.

Geplante Einrichtung einer Käseexportkontrollstelle in Abo. Da die Käseausfuhr über den Hafen von Abo stark zunimmt, so wurde die Einrichtung einer Käseexportkontrollstelle in Abo beantragt. Vom Mai ab wurde eine provisorische Kontrolle organisiert in der Weise, daß Beamte der Helsingforscher Käsekontrollstelle zweimal wöchentlich die Käsendungen kontrollieren, welche über Abo zur Ausfuhr gelangen.

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Annahme: Stettin, Börse. Fernsprecher Sammel-Nr. 353 41. Die Zeitschrift erscheint am 1. und 15. jeden Monats. Zahlungen auf das

Postscheckkonto des Baltischen Verlages G. m. b. H., Stettin Nr. 10464. Bankverbindung: Pommersche Bank A.-G.

Für nicht erbetene Zusendungen übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

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

Der Kreuzer „Emden“ kommt.

(Schluß.)

Die Häuser spanischen Stils sind sehr einfach von außen, aber sowie sich die Haustür öffnet, fällt der Blick in den schönen Patio. Was wunder, daß unsere Gäste aus dem Staunen nicht herauskamen, es bot sich ihnen ein so farbenfrohes Bild, wie sie es in Guatemala noch nicht gesehen hatten und in der Hauptstadt auch nicht zu sehen bekommen. Meine Kinder reichten einem jeden ein Sträußchen und ein Bild des Hotels. Eine besondere Ueberraschung war es für den Kommandanten und den deutschen Gesandten, daß sie mit einem Willkommenstrunk aus einem alten, silbernen Familienbecher, aus dem schon Friedrich der Große getrunken hatte, empfangen wurden, den ihnen mein Töchterchen Carmencita überreichte, während unser Sohn Hanns-Georg ihm einen Blumenstrauß in unsern deutschen Farben gab. Aus weißen Margariten bestand die Mitte und blutrote Nelken bildeten den Rand. Da es schwarze Blumen nicht gibt, hatte ich aus schwarzem Samt ein Hakenkreuz genäht und auf dem Blumenstrauß befestigt. Alle bestaunten dieses Gebinde weidlich und wunderten sich, wie es wohl gemacht war, manche glaubten sogar, die Blumen seien künstlich.

An den Tischen herrschte die denkbar lustigste Stimmung. In bunter Reihe saßen sie, es war zwar etwas eng, aber das machte die Sache erst recht gemütlich. Manches Scherzwort und Zopfziehen fiel für unsere indianischen Dienstmädchen ab, die zu gern verstanden hätten, was ihnen gesagt wurde, aber Blicke sagen ja auch viel. Die Marimbas, die im Patio aufgestellt waren, bildeten mit ihrer eigenartigen Musik eine Anziehung, besonders die kleine aus einem Indianerdorf, deren Spieler in Tracht erschienen waren, lenkte die Aufmerksamkeit auf sich. Und die Photoapparate! Alles wurde geknipst, denn jeder wollte die lustigen Eindrücke festhalten und mit nach Hause nehmen. Auch wir in unseren Kostümen wurden von allen Seiten bestürmt, und obwohl wir schon einiges von den amerikanischen Touristen gewöhnt sind, so viele Apparate waren noch nie auf uns gezückt worden! Den Kommandanten führte ich durch unseren Garten und er zeigte lebhaftes Interesse für alles, was er sah. Natürlich kam unser Gespräch auf Deutschland, und da stellte es sich heraus, daß er gleich meiner Mutter in Bautzen aufgewachsen war, sie als Kinder in unserem großelterlichen Hause zusammen gespielt haben und meine Mutter mit seinen Schwestern zusammen zur Schule gegangen war. Nun frischten meine Mutter und der Kapitän Kindheitserinnerungen auf! Wie ist doch die Welt so klein: nach 40 Jahren treffen sich zwei Jugendgefährten auf der anderen Seite der Erdkugel wieder! Man kann sich vorstellen, wie dieser Kreuzerbesuch, der für uns alle im Ausland so viel bedeutet, durch dieses persönliche Zusammentreffen uns besonders herzlich berührte. Leider schlug bald die Abschiedsstunde, denn für den Nachmittag war ein Fußballspiel der Bordmannschaft mit dem Sportklub „Germania“ festgesetzt. Wir bekamen noch viele schöne Dankes- und Anerkennungsworte in unser Gästebuch geschrieben und dann hieß es: Auf Wiedersehen heute Abend in Guatemala! Jeder herzte noch einmal die Kinder und ich mußte versprechen, sie am nächsten Tage mit an Bord zu nehmen.

Dem Fußballspiel konnten wir leider nicht beiwohnen, denn wir wollten doch am nächsten Tage zum Kreuzer. Also mußten wir uns sputen, um unser Haus nach diesem zahlreichen Besuch in einem ordentlichen Zustand zu hinterlassen. Hei, wie wir uns alle drehten, und um acht Uhr abends sahen Haus und Garten blitzblank aus, und wir konnten mit ruhigem Gewissen, aber ziemlich müden Füßen zur Hauptstadt zum Ball fahren. — Die Kinder konnten in dieser Nacht vor Aufregung und Erwartung kaum schlafen.

Der Klub war zu diesem Gala-Ball wieder aufs schönste geschmückt. Die Stimmung wurde recht ausgelassen, waren wir doch schon seit einigen Tagen so schön im Schwung, und den Gedanken, daß übermorgen alles vorbei sein sollte, schalteten wir krampfhaft aus. Unseren Männern ging es an diesen Tanzabenden etwas schlecht, denn sie waren kaum mehr als Atrappen. Zum Tanzen mit ihnen hatten wir keine Zeit, der Besuch ging vor, man muß doch höflich sein zu seinen Gästen (!), und sie tanzten auch ausgezeichnet. Restlos zufrieden zog jeder heim in vorgerückter Morgenstunde. An Schlafen war kaum zu denken, da bereits um 7 Uhr früh die Fahrt zum Hafen angetreten werden mußte. So fuhren wir hinunter vom Hochlande an die Küste. Die Hitze und das Geräusch des Motors lullten uns etwas in Schlaf, aber jäh wurde man aus dem Halbschlummer gerissen, wenn der Wagen in ein mit Staub gefülltes Loch fuhr. Endlich nach vierstündiger Fahrt kam das Meer in Sicht und eine angenehme Brise erfrischte uns. Wir badeten und erholten uns, vor allem machten wir uns „fein“. Die Kinder drängten zur Mole, ihren Bitten gaben wir gern nach, die Mole ist ja schließlich der luftigste und kühlest Platz im Hafen. Unsere Geduld wurde aber noch auf eine lange Probe gestellt. Erst wurden alle Urlauber übergenommen. Sie sagten, lachend an ihren bestaubten Uniformen hinabschend: „Wissen Sie, Frau Mann, daß es eine Marine „weiß“ gibt?“ Die ist aber schön aufgehoben an Bord.“ Dieses war auch der Grund des langen Wartens, der Kommandant wollte uns seine Marine in Weiß vorstellen. Endlich, endlich wurden wir in die Pinasse hinabgelassen. Jeder beeilte sich, so gut er konnte, um bloß so schnell als möglich das langersehnte Ziel zu erreichen, den Kreuzer, der weit draußen in der Dünung auf und ab rollte. Es ging jetzt alles so schnell, mit Windeseile erreichten wir die „Emden“, die mit ihrer buntbeflaggten Bordbespannung aufleuchtete. Hilfsbereite Matrosenhände nahmen erst die Kinder über, dann folgten wir, vom Kommandanten und seinen Offizieren herzlich empfangen. Wir wurden zu netten kleinen Tischen geführt, und als Sitzgelegenheiten dienten unter anderem eingerollte Hängematten. Nach der Hitze des Tages und der Ungeduld des Wartens ließen wir es uns wohl sein bei der kühlen Brise und Bowle, bei Musik und Kuchen. Zu unserer Gesellschaft bekamen wir Offiziere und Kadetten zugeteilt, die uns auf dem Schiffe herumführten und alles zeigten und erklärten und für unsere Unterhaltung sorgten.

Unsere Besucher in Antigua hatten uns herzlich gebeten, unsere Kostüme mit an Bord zu nehmen, um so den Kameraden, die nicht an Land konnten, wenigstens einen kleinen Teil unserer Trachtenpracht zu ermöglichen. Wir legten sie an, und auch hier riefen sie helles Erstaunen hervor. Immer

wieder versicherte man mir von allen Seiten, daß der Tag von Antigua ein unvergeßliches Erlebnis bleiben würde, und jeder einzelne dankte uns nochmals. Wir hatten also erreicht, was wir beabsichtigt hatten, und ihre Freude war unser schönster Lohn.

Nur zu schnell verflogen die schönen Stunden des Bordfestes, plötzlich hieß es: „Alle Besucher von Bord“. Es war mittlerweile schon dunkel geworden, der Vollmond stand hellstrahlend am Himmel. Der Kommandant band mir und unseren Kindern ein Mützenband für jeden um und schenkte uns noch eine bunte Radierung der „Emden“ mit einer lieben Widmung als Dank für den schönen Tag in Antigua. Wir wünschten ihm glückliche Fahrt und gute Heimkehr und trugen ihm Grüße für die Heimat auf. Mit einem letzten herzlichen Händedruck und einem Siegheil auf Deutschland und Hitler verließen wir dieses Stück Heimat, das zu uns gekommen war.

Still trieben wir der Mole zu, silbern glitzernd umgab uns das weite Meer, und unsere Augen klammerten sich bis zum letzten Augenblick an den in Hunderten von bunten Lichtern funkelnden Kreuzer . . . !

Herr Heinz Graf aus Tumbador (Guatemala) weilt auf Heimatsurlaub in Stettin und sprach am 3. Juni zu uns über

seine Erlebnisse in der neuen Heimat. Herr Graf, der nunmehr 16 Jahre im Auslande ist, berichtete über seinen Arbeitstag, über den Handel des deutschfreundlichen Landes Guatemala, über das Leben der Deutschen, sowie die Eigenarten der Eingeborenen. Es war eine anregende Plauderstunde, in der immer wieder neue Fragen aufkamen, zu denen der Vortragende Stellung nahm und aus seinem Wissen den zahlreich erschienenen Hörern Aufschluß gab.

Die Firma Hermann Gehrke Nachf. Wilhelm Jordan, Stettin, konnte am 1. Juli 1936 auf ein 30 jähriges Bestehen zurückblicken. Gleichzeitig feierte der Betriebsführer Wilhelm Jordan sein 30 jähriges Dienstjubiläum.

Ob es das Wegebauprogramm der Guatemaltecen, ihre Kleidung und Lebensgewohnheiten waren, oder der Kaffeebau der meist in deutschen Händen befindlichen Fincas, das aufgerollte Bild des Landes mit den rauchenden Vulkanen stand lebendig da und auch an dieser Stelle wollen wir Herrn Graf für seine Schilderungen herzlich danken.

Für die Ueberseer ist es stets eine Feierstunde, wenn sie alte Freunde wiedersehen und hören können. Hoffentlich besteht auch in diesem Jahre noch reichlich weitere Gelegenheit dazu.

Steuertermin- u. Wirtschaftskalender für den Monat Juli 1936.

1. Juli:

Inkrafttreten des Urkundensteuergesetzes.

6. Juli:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Der im Monat Mai 1936 einbehaltene Lohnabzug ist, soweit er nicht bereits abgeführt ist, unter gleichzeitiger Einreichung der Lohnsteueranmeldung an das zuständige Finanzamt abzuführen.
2. Bürgersteuer für Lohnsteuerpflichtige. Desgl. wie vor an die zuständige Gemeinde abzuführen.
3. Einreichung der Aufstellung über die im Monat Juni 1936 getätigten Devisengeschäfte.

10. Juli:

1. Umsatzsteuervorauszahlung u. Abgabe der Voranmeldung für den Monat Juni 1936.
2. Kirchensteuer. Entrichtung einer Vierteljahresrate der evang. Kirchensteuer als Vorauszahlung für 1936.
3. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).
4. Entrichtung der Hundesteuer (Stettin).

15. Juli:

1. Grundvermögensteuer.
2. Hauszinssteuer.
Zu 1. und 2.: Entrichtung für den Monat Juli 1936.
3. Lohnsummensteuer für den Monat Juni 1936 (in Stettin erst am 20. Juni 1936 fällig).

20. Juli:

1. Steuerabzug vom Arbeitslohn. Die in der Zeit vom 1. bis 15. Juli 1936 einbehaltenen Beträge sind, falls sie mehr als 200,— RM. betragen, an das zuständige Finanzamt abzuführen, sonst erst am 5. August 1936.
2. Bürgersteuer. Desgl. wie vor an die zuständige Gemeinde abzuführen.
3. Lohnsummensteuer für den Monat Juni 1936 für Stettin.
4. Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).

31. Juli:

- Anmeldung der eingegangenen Exportvaluten (Reichsbank).
Außerdem sind von den in Betracht kommenden Betrieben anzumelden bzw. zu entrichten:
- am 6. 7. Anmeldung der steuerpflichtigen Salz mengen für Juni 1936.
 - am 10. 7. Anmeldung der steuerpflichtigen Fett mengen für Juni 1936.
 - am 14. 7. Entrichtung der Werbeabgabe für Werbeeinnahmen für Juni 1936.
 - am 15. 7. Entrichtung der Börsenumsatzsteuer für Juni 1936.
 - am 23. 7. Entrichtung der Fettsteuer (außer Margarine) für Mai 1936.
 - am 25. 7. Entrichtung der Fettsteuer (für Margarine) für Juni 1936.
 - am 25. 7. Entrichtung der Biersteuer für Mai 1936.
 - am 27. 7. Entrichtung der Salzsteuer für Juni 1936.
 - am 31. 7. Entrichtung der Zuckersteuer für Juni 1936.

Gas-Feuerstätten

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

Rationelle Wirtschaft durch Gas!

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

Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

Stettin, Kleine Domstraße 20, Telefon 31909; Große Wollweberstraße 60/61, Telefon 30788; Jasenitzer Straße 3, Telefon 207 97
 Altdamm, Gollnower Straße 195, Telefon Altdamm 657; Finkenwalde, Adolf-Hitlerstraße 80, Telefon Altdamm 270
 Greifenhagen, Fischerstraße 33, Telefon Greifenhagen 416; Stolzenhagen, Hermann Göringstraße 44, Telefon Stolzenhagen 43

Franz L. Nimtz

STETTIN, Bollwerk 1

Tel.: Sammelnummer 35081

**Bunkerkohlen, Klarierungen
Reederei**

NORD-OSTSEE

STETTIN

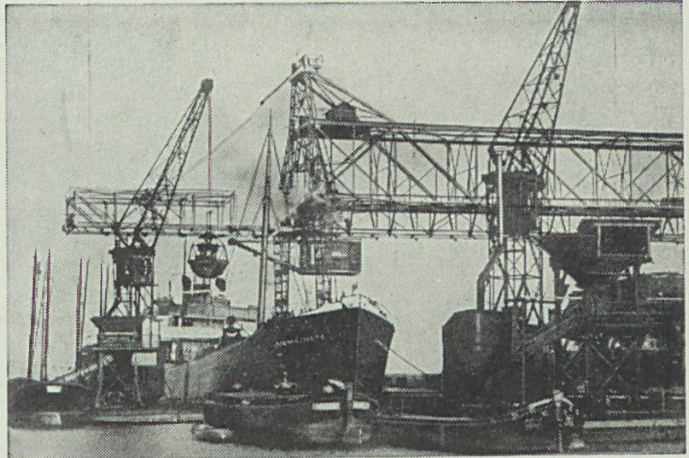
AM KÖNIGTOR NR. 6

RUF 28696

TELEGRAMM-ADR:
"NORDOSTSEE"

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

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



Eigene Umschlagstelle in Stettin

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

Hugo Stinnes G.m.b.H.

STETTIN - SASSNITZ
Tel.-Adresse: Stinnesugo

Stettiner Spediteure

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

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

Hermann Gehrke Nachfolger Wilhelm Jordan
Kommanditgesellschaft —
Internationale Transporte - Lagerung - Massengutumschlag
Gründungsjahr 1908 — Fernruf S. N. 35301 — Drahtanschrift: Hagehrke

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

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

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

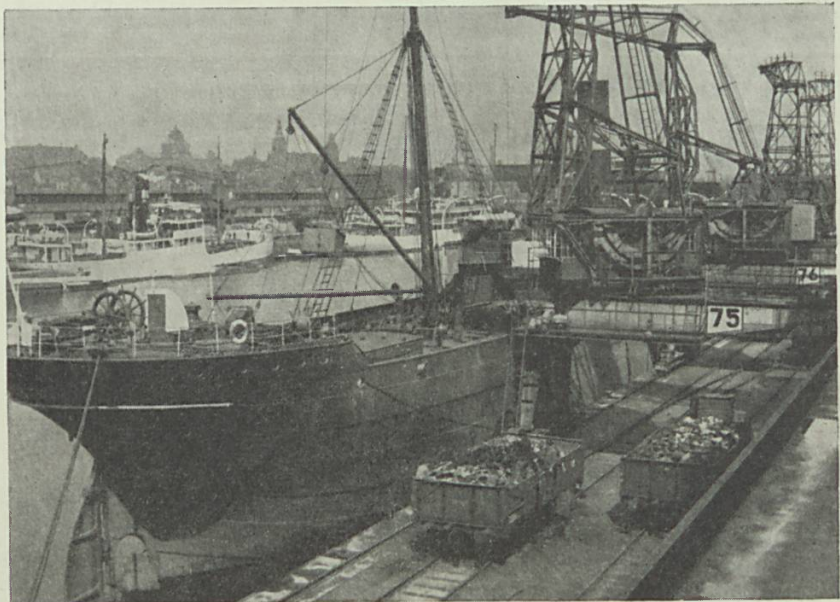
Deutschlands großer See- und Binnenschiffahrtshafen an der Ostsee

Anschlußmöglich-
keit nach allen
Häfen der Welt

Eildampfer- u. Kahnverbindungen
mit allen Stationen des Oder-
gebietes und der anschließenden
Wasserstraßen

Niedrige Hafengebühren

Im Stettiner Hafen
Blick auf den Finnlandkai



STETTIN

Günstig gelegene Lager-
plätze und Grundstücke
aller Art für industrielle
und gewerbliche Unter-
nehmungen mit und ohne
Gleis- u. Wasseranschluß
zu vermieten oder zu
verkaufen.

140 Hebezeuge von 1-40 t
Kühlanlagen

Getreide-Großanlagen

Eigene Hafenbahn

Hafengesellschaft Stettin-Freihafen

Fischer & Schmidt, Stettin.

Stadtbücherei
Gr. Schanze 8