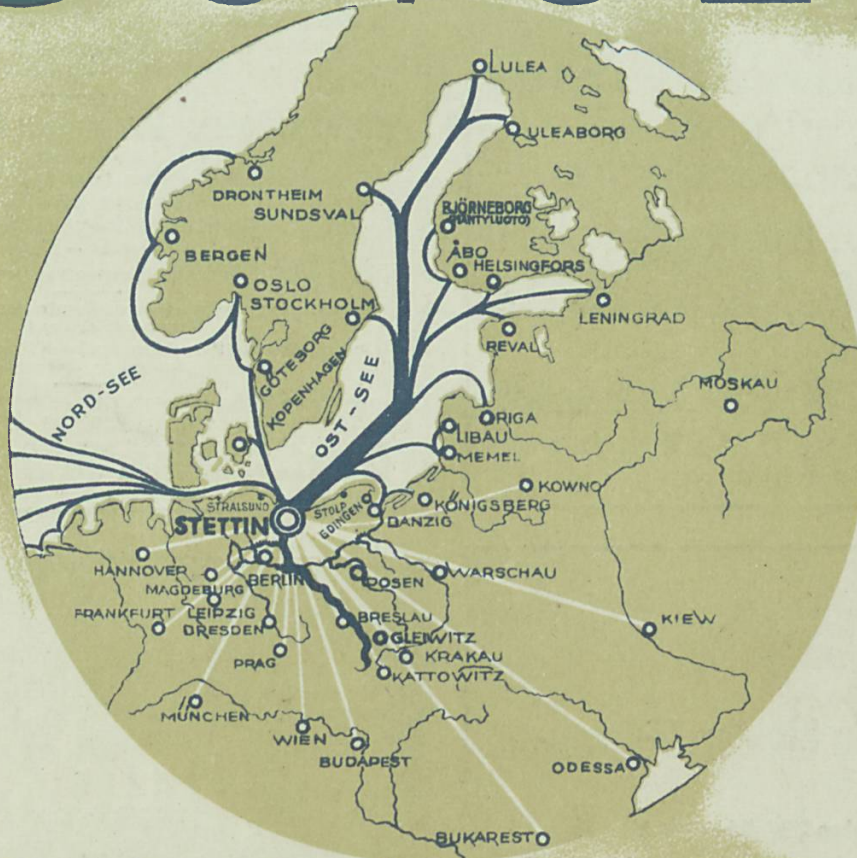


OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

Erlaß des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers über die Reform der Organisation der gewerblichen Wirtschaft.

Aufruf des Präsidenten der Industrie- und Handelskammer.

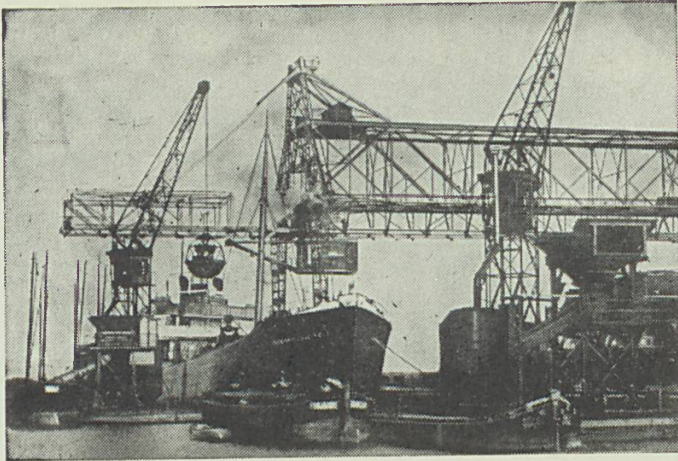
Otto Most: Verkehrsfragen des Ostens vom Westen aus gesehen.

Dr.-Ing. Karl Beger: Schifffahrtskanäle — Wirtschaftskanäle.

Der Devisenberater.

STÄDT...
20. AUG. 1936

180



Eigene Umschlagstelle in Stettin

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

Hugo Stinnes G.m.b.H.

STETTIN - SASSNITZ
Tel.-Adresse: Stinnesugo

Kultur auch in kleinen Dingen -

in den unentbehrlichen Alltäglichkeiten, die man
meist zu wenig beachtet. Menschen mit Kultur
werden nicht irgend ein Briefpapier, sondern
stets Feldmühle Special-Bank-Post verwenden.
Praktische Packungen Feldmühle Special-Bank-
Post zu 250 und 500 Blatt im Papierladen.
Nur echt mit dem Wasserzeichen

1528-FELDMÜHLE-1528
SPECIAL-BANK-POST



**Rud. Christ. Gribel
Steffin**

Regelmäßige Frachtdampferlinien

zwischen **Stettin**
und allen hauptsächlichen deutschen und aus-
ländischen 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



Druckfachen

für Spedition und Schiffahrt

für Handel und Industrie

für Handwerk und Gewerbe

Buchdruckerei Fischer & Schmidt

Stettin, Gr. Wollweberstr. 13 · Fernsprecher 216 66

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.

Haupt-schriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland W. v. Bulmerincq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. E. Schöene, für den Anzeigenteil W. Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernspr. 35341 II. Vj. 2885.

Nr. 16

Stettin, 15. August 1936

16. Jahrg.

Erlaß des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers über die Reform der Organisation der gewerblichen Wirtschaft.

Der Reichs- und Preußische
Wirtschaftsminister.
IV 18631/36.

An

die Reichswirtschaftskammer
Berlin NW 7,
Neue Wilhelmstr. 9/11.

I.

Mit dem grundlegenden Gesetz vom 27. Februar 1934 und der Ersten und Zweiten Durchführungsverordnung vom 27. November 1934 und 25. September 1935 waren die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, um das bisherige freie Verbandswesen der gewerblichen Wirtschaft in die neue Organisation zu überführen und eine Verbindung zwischen Handelskammern und Gruppen anzubahnen. Diese Verbindung soll nunmehr unter Anwendung der hierfür in der Ersten Durchführungsverordnung vorgesehenen Möglichkeiten vollendet werden. Gleichzeitig sollen gewisse Mängel, welche sich aus dem auf das Prinzip der Pflichtmitgliedschaft gründenden Totalitätsanspruch durch zu starke Inanspruchnahme der Mitglieder der Organisationen ergeben und auf die ich in meiner Rede vom 5. Dezember 1935 vor der Bezirkswirtschaftskammer Berlin-Brandenburg programmatisch hingewiesen habe, behoben werden. Schließlich ist es erwünscht, die Ueberordnungs- und Unterordnungsverhältnisse im Aufbau der gewerblichen Wirtschaft derart klarzustellen, daß sich für die leitenden Persönlichkeiten klare Verantwortung und zugleich die Befugnisse zur Erfüllung ihrer Verantwortung gegenüber ihren Untergliederungen ergeben.

Es war selbstverständlich, daß bei der im Zuge der nationalsozialistischen Revolution erfolgenden raschen Ueberfüh-

Berlin W 8, den 7. Juli 1936.
Behrenstr. 43.

rung des früheren Systems der freien Verbände in einen geschlossenen umfassenden Aufbau Wachstumsstörungen und Mängel in die Erscheinung traten. Ich habe mehrfach meine Bedenken gegen eine schon vorhandene oder drohende Ueberorganisation zum Ausdruck gebracht.

Die wirtschaftliche Selbstverwaltung ist im nationalsozialistischen Staat nicht zu entbehren. Das Bedürfnis, Wünsche aus den am wirtschaftlichen Aufbau tätigen Unternehmungen — und zwar aus der Gesamtheit gleichartiger Unternehmungen, nicht aus einem zufälligen Ausschnitt — der Reichsregierung durch die Organisation nahezubringen und die Mitarbeit der an der Front des wirtschaftlichen Geschehens tätigen Menschen zu sichern, bildet den Grundgedanken des vom Führer und Reichskanzler erlassenen Gesetzes.

Alle Arbeiten an der Organisation der gewerblichen Wirtschaft müssen einen einfachen, übersichtlichen Aufbau zum Ziel haben, welcher zwischen Kammern und Gruppen, bezirklichen und fachlichen Aufgaben klare Grenzen zieht und die verschiedenen Gesichtspunkte organisch zusammenbringt. Die gewerbliche Wirtschaft zerfällt nicht in regionale und fachliche Unternehmungen; sie ist vielmehr eine Einheit. Demgemäß muß auch ihr organisatorischer Ueberbau einheitlich sein. Gruppen und Kammern bilden die einheitliche Organisation der gewerblichen Wirtschaft.

Dieser Aufbau kann nur erreicht werden, wenn ihm das Eigenleben einzelner Organisationen, die zum Teil auf eine gute Tradition zurückblicken, untergeordnet wird. Das soll keinen Verzicht auf jedes Eigenleben bedeuten. Wie wir bei Schaffung des Einheitsstaates stärkeres Gewicht auf kulturelles Eigenleben der verschiedenen Landschaften legen, so soll auch in den Wirtschaftsbezirken ihre Prägung immer wieder

zum Ausdruck kommen. Dieser Grundsatz wird durch eine Zusammenfassung landschaftlicher Organisationen nur gefördert. Soweit dabei von Organisationen und den in ihnen tätigen Personen Zurückstellung eigener Wünsche und Verzicht auf alte Bezeichnungen gefordert wird, müssen solche Opfer willig im Sinne des Aufbauwerkes gebracht werden.

Die nachstehenden Anordnungen lasse ich nicht hinausgehen, ohne allen meinen Mitarbeitern in der Wirtschaft für ihre Arbeit zu danken und sie zu weiterer bereitwilliger Dienstleistung an dem neuen Werk aufzurufen. Darüber hinaus spreche ich allen Persönlichkeiten, die in Führung und Mitarbeit in der Organisation der gewerblichen Wirtschaft oft in entsagungsvoller und nicht immer hinreichend anerkannter Weise tätig gewesen sind, für ihre Verdienste um diese Organisation meinen Dank und meine Anerkennung aus. Auch sie haben mit ihrer Arbeit an dem Aufbauwerk des Führers mitgeholfen, für das die nationalsozialistische Organisation der gewerblichen Wirtschaft wertvolle Beiträge geleistet hat und auch weiterhin zu leisten verpflichtet ist.

II.

Auf Grund der §§ 3 Abs. 4, 15 Abs. 6, 30 Abs. 2, 3 und 42 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Vorbereitung des organischen Aufbaues der deutschen Wirtschaft vom 27. November 1934 (Reichsgesetzbl. I, S. 1194 f.) wird folgendes angeordnet:

A. Mitgliedschaft, Beitrags- und Haushaltsregelung bei den Gruppen.

1. Durch meine allgemeinen Anordnungen, welche zur Bestimmung der Gruppen und zur Abgrenzung ihres Fachgebietes gemäß § 8 der Ersten Durchführungsverordnung erlassen werden, werden die Unternehmungen (natürliche und juristische Personen), die auf dem Fachgebiet selbständig tätig sind oder eine solche Tätigkeit beginnen, **Hauptmitglied** derjenigen zuständigen Wirtschaftsgruppe, in deren Rahmen das Schwergewicht ihrer fachlichen Betätigung liegt (Betreuungsgruppe). Erstreckt sich der Geschäftsbereich einer Unternehmung außer auf die Betreuungsgruppe auf eine oder mehrere weitere Wirtschaftsgruppen, so wird sie **Fachmitglied** bei diesen weiteren Gruppen. Dies gilt nicht, wenn die Wirtschaftsgruppe auf die Erfassung als Fachmitglied verzichtet oder wenn die Zugehörigkeit sich lediglich aus einem Hilfsbetrieb (Ziff. 2) oder aus unerheblicher gewerblicher Nebentätigkeit (Ziff. 3) ergeben würde. In diesen Fällen können die Unternehmungen als **Listenmitglieder** erfaßt werden oder freiwillig beitreten. Treten sie freiwillig bei, so sind sie zur Beitragszahlung verpflichtet.

2. Hilfsbetriebe sind Betriebe oder Betriebsteile, die in einer für gleichgeartete Betriebe typischen Weise in erster Linie für den Bedarf dieser Unternehmung, für den freien Markt aber nur ausnahmsweise oder höchstens in einem Umfang tätig sind, der im Verhältnis zu dem Geschäftsbereich der gesamten Unternehmung und im Verhältnis zu dem mittleren Umsatz der Betriebe des hilfsbetrieblichen Wirtschaftszweiges unbedeutend ist; Betriebe mit eigener Rechtspersönlichkeit können nicht Hilfsbetriebe sein.

3. Unerhebliche gewerbliche Nebentätigkeit ist jede gewerbliche Betätigung, welche neben der die Hauptmitgliedschaft begründenden Betätigung ausgeübt wird und

1. ein ziffernmäßiges Ergebnis (z. B. Umsatz, Wert der Erzeugung) hat, das innerhalb einer Unerheblichkeitsgrenze liegt, oder

2. zusammen mit den übrigen Betätigungen einschließlich der die Hauptmitgliedschaft begründenden Tätigkeit ein steuerpflichtiges Jahreseinkommen unter 3000 RM. erbringt.

Unerheblichkeitsgrenzen werden von den Leitern der Reichsgruppen, bei Beteiligung mehrerer Reichsgruppen, sofern dies erforderlich ist und die beteiligten Reichsgruppen sich nicht einigen, von dem Leiter der Reichswirtschaftskammer bestimmt. Diese Bestimmungen sind mir jeweils mitzuteilen.

4. Die Betreuungsgruppe hat neben der fachlichen Betreuung auch die allgemeine Betreuung auf ihrem Gebiet zu übernehmen. Die übrigen Gruppen betreuen das Mitglied nur in ihren besonderen Fachfragen.

5. Die Mitglieder der Wirtschaftsgruppe werden von der Wirtschaftsgruppe den Fachgruppen, Fachuntergruppen und bezirklichen Gruppen zugewiesen. Dabei finden Ziff. 1—4 sinngemäß Anwendung.

6. Die Haushaltspläne einer Wirtschaftsgruppe und ihrer Untergliederungen (der zur Wirtschaftsgruppe gehörenden Gruppen einschließlich der bezirklichen Gruppen) sind nach einheitlichen Grundsätzen aufzustellen, welche von der Reichsgruppe oder der Wirtschaftsgruppe festgelegt werden.

7. Innerhalb jeder Wirtschaftsgruppe darf nur ein Beitrag erhoben werden, der sich je nach der Zugehörigkeit zu verschiedenen fachlichen oder bezirklichen Gliederungen aus mehreren Beitragsanteilen zusammensetzen kann. Innerhalb jeder Wirtschaftsgruppe soll der gleiche Beitragsmaßstab (z. B. Umsatz, Zahl der Beschäftigten usw.) angewendet werden. Die Wirtschaftsgruppe soll den Beitrag nach näherer Weisung ihres Leiters einziehen und die Verteilung der Beiträge regeln. Will eine Wirtschaftsgruppe von den in den beiden letzten Sätzen enthaltenen Sollvorschriften abweichen, so hat sie alsbald, spätestens bis 1. Oktober 1936 eine entsprechende Ausnahme bei der zuständigen Reichsgruppe zu beantragen; die Reichsgruppen berichten mir über das Ausmaß der bewilligten Ausnahmen jährlich einmal, zum erstenmal zum 1. November 1936. Die Erhebung besonderer Beiträge durch die Untergliederungen der Wirtschaftsgruppen ist unzulässig. In Ausnahmefällen kann die übergeordnete Gruppe genehmigen, daß eine Untergliederung für besondere Zwecke, die unmittelbar mit den Aufgaben der Untergliederung zusammenhängen und eine Aussonderung aus ihrem allgemeinen Beitragsanteil rechtfertigen, von ihren Mitgliedern eine Sonderumlage erhebt. Diese Sonderumlage muß im Haushaltsplan der Untergliederung veranschlagt sein und darf nur in der darin vorgesehenen Höhe eingezogen und zu den im Haushaltsplan bestimmten Zwecken verwandt werden.

8. Bei Zugehörigkeit zu mehreren Gruppen als Haupt- und Fachmitglied (Ziff. 1 Satz 2) darf jede Gruppe ihren Beitrag nur nach dem Anteil der gewerblichen Tätigkeit berechnen, der auf ihr Fachgebiet entfällt. Anteile aus Hilfsbetrieben oder gewerblicher Nebentätigkeit werden dem Beitrag der Betreuungsgruppe zugerechnet, es sei denn, daß freiwillige Listenmitgliedschaft (Ziff. 1 Satz 5) vorliegt. Bei Erhebung von Mindestbeiträgen sind auf Verlangen die Mindestbeiträge anteilig herabzusetzen oder Anerkennungsgebühren zu erheben.

9. Der Haushaltsbedarf der Reichsgruppen wird nach einem vom Leiter der Reichsgruppe nach Anhörung der Leiter der Wirtschaftsgruppen festgesetzten Schlüssel auf die Wirtschaftsgruppen umgelegt.

10. Alle Gruppen sind zu sparsamer und wirtschaftlicher Finanzgebarung verpflichtet. Sie haben die Leistungskraft ihrer Mitglieder pfleglich zu behandeln und in Grenzfällen die Heranziehung zu mehrfacher Beitragsleistung unter Berücksichtigung der vorstehend aufgestellten Grundsätze nach Möglichkeit zu vermeiden. Beschwerden über die Höhe der Mitgliedsbeiträge sind, sofern ihnen nicht alsbald stattgegeben wird, dem Beirat vorzulegen, der ihre Bearbeitung einen Ausschuß übertragen kann.

11. Es müssen genehmigt werden die Haushaltspläne der Reichsgruppen von mir, die Haushaltspläne der Wirtschaftsgruppen von den Reichsgruppen, die Haushaltspläne der Untergliederungen der Wirtschaftsgruppen von den Wirtschaftsgruppen.

12. Die Reichswirtschaftskammer errichtet eine Prüfstelle für den Bereich der Organisation der gewerblichen Wirtschaft. Sie prüft auf meine Anordnung oder auf Antrag von Gruppen oder Kammern deren Finanzgebarung und Rechnungslegung und erstattet hierüber Bericht. Alle Gruppen und Kammern sind ihr gegenüber zu Auskünften aller Art verpflichtet.

13. Das Ergebnis der durch § 19 Abs. 1 der Ersten Durchführungsverordnung vorgeschriebenen Prüfung der Kassen- und Rechnungsführung und der für die Erteilung der Entlastung maßgebenden Unterlagen ist in einem Bericht zusammenzufassen und der übergeordneten Gruppe mitzuteilen. Dem Prüfungsbericht ist eine Revision durch einen öffentlich bestellten Wirtschaftsprüfer zugrunde zu legen. Die Prüfung hat mindestens einmal jährlich zu erfolgen.

14. Bezirksgruppen von Reichsgruppen dürfen vom 1. Oktober 1936 ab besondere Beiträge nicht mehr erheben; die Einziehung rückständiger Beiträge bleibt unberührt. Die Beiträge zu den gemäß Abschnitt II B Ziff. 2 dieses Erlasses an die Stelle der Bezirksgruppen tretenden Abteilungen der Wirtschaftskammern werden gemäß II B Ziff. 6b als Zuschläge zu den Kammerbeiträgen erhoben.

15. Mit Zustimmung der Reichswirtschaftskammer können für das laufende Haushaltsjahr Beitragsregelungen, welche auf Grund der bisherigen Vorschriften oder auf Grund von Vereinbarungen zwischen den Gruppen abweichend von den Anordnungen unter 1—13 getroffen sind, in Kraft bleiben.

B. Verbindung von Gruppen und Kammern.

1. Die Bezirksgruppen der Reichsgruppe Industrie und der zur Reichsgruppe Handel gehörenden Wirtschaftsgruppen werden in der durch die Ziffern 2—6 dieses Abschnittes bestimmten Weise mit den Wirtschaftskammern verbunden.

2. Bis zum 1. Oktober 1936 werden die Bezirksgruppen der Reichsgruppe Industrie in Industrie-Abteilungen der Wirtschaftskammern und die Bezirksgruppen der zur Reichsgruppe Handel gehörigen Wirtschaftsgruppen in Groß-, Ein- und Ausfuhr-, Einzelhandels- usw. Unterabteilungen der Wirtschaftskammern übergeführt; die genannten Unterabteilungen können, sofern Mehrkosten nicht dadurch entstehen, in einer Handelsabteilung der Wirtschaftskammer zusammengefaßt werden. Der Leiter der Wirtschaftskammer errichtet ferner zur Bearbeitung der den Industrie- und Handelskammern des Bezirks gemeinschaftlichen Aufgaben eine Abteilung für Industrie- und Handelskammern (Kammerabteilung). Weiterhin kann der Leiter der Wirtschaftskammer für die Bearbeitung von fachlichen Angelegenheiten nach Bedarf im Einvernehmen mit der zuständigen Reichsgruppe Abteilun-

gen für Handwerk, Banken, Versicherungen und Energiewirtschaft errichten.

Mit meiner Zustimmung kann eine Abteilung oder Unterabteilung bestimmte Aufgaben für mehrere Wirtschaftskammern übernehmen.

3. Die Abteilungen erhalten einen Leiter, einen Beirat und einen Geschäftsführer.

Der Leiter wird vom Leiter der Wirtschaftskammer auf Vorschlag des Leiters der zuständigen Reichsgruppe ernannt und mit dessen Einverständnis abberufen. Leiter der Kammerabteilung ist der Präsident der als Geschäftsstelle bestimmten Industrie- und Handelskammer.

Den Beirat bilden die dem betreffenden Wirtschaftszweig angehörenden Mitglieder des Beirats der Wirtschaftskammer, bei der Kammerabteilung die Präsidenten der Industrie- und Handelskammern des Wirtschaftsbezirks; der Leiter der Abteilung kann mit Zustimmung des Leiters der Wirtschaftskammer weitere Mitglieder aus den für die Abteilung in Frage kommenden Wirtschaftszweigen berufen.

Der Geschäftsführer wird auf Vorschlag des Leiters der Abteilung vom Leiter der Wirtschaftskammer bestellt; er soll zugleich die Bearbeitung bestimmter Sachaufgaben bei der als Geschäftsstelle bestimmten Industrie- und Handelskammer übernehmen. Geschäftsführer der Kammerabteilung ist der Erste Geschäftsführer der als Geschäftsstelle bestimmten Industrie- und Handelskammer. Die Geschäftsführer der Abteilungen vertreten den Ersten Geschäftsführer der als Geschäftsstelle bestimmten Industrie- und Handelskammer, der Hauptgeschäftsführer der Wirtschaftskammer ist, für den Geschäftsbereich ihrer Abteilungen.

4. In der Wirtschaftskammer werden die fachlichen Angelegenheiten von den zuständigen Abteilungen bearbeitet, die insoweit an die Weisungen der zuständigen Reichsgruppen gebunden sind. Die Kammerabteilungen übernehmen die Aufgaben der bisherigen landschaftlichen Kammertage und Zweckverbände von Industrie- und Handelskammern. Diese sind aufzulösen. Soweit es zur Auflösung gesetzlicher Vorschriften bedarf, werden sie alsbald erlassen werden.

Ich behalte mir vor, über die Abgrenzung der Aufgaben in den Wirtschaftskammern nähere Anordnungen zu treffen. Ich ersuche die Reichswirtschaftskammer, zur Vorbereitung dieser Anordnungen einen Ausschuß von höchstens 9 Mitgliedern einzuberufen, der ein Gutachten erstattet.

5. Der Leiter der Wirtschaftskammer bildet einen engeren Beirat von höchstens 5 Mitgliedern. Der Leiter der Wirtschaftskammer soll dem engeren Beirat Gelegenheit zur Äußerung in allen Angelegenheiten geben, die für die Mitglieder von besonderer Bedeutung sind, insbesondere vor Feststellung des Haushaltsplanes, Festsetzung der Beiträge und Bestellung von Geschäftsführern.

6. a) Uebersteigt der eigentliche Haushaltsbedarf der Wirtschaftskammer, wie er sich aus der Tätigkeit als Geschäftsstelle für die dazu bestimmte Industrie- und Handelskammer ergibt und den sie gemäß § 31 Abs. 2 Satz 2 der Ersten Durchführungsverordnung trägt, den Betrag von 6000 RM. jährlich, so können die zur Wirtschaftskammer gehörigen Industrie- und Handelskammern zur anteiligen Aufbringung dieser Kosten herangezogen werden. Ich ersuche die als Geschäftsstelle bestimmten Industrie- und Handelskammern, die übrigen Industrie- und Handelskammern ihres Bezirks so rechtzeitig über Art und Umfang ihrer Beitragspflicht zu unterrichten,

daß die entsprechenden Beiträge jeweils in die Haushaltspläne der Kammern eingesetzt werden können.

- b) Der besondere Haushaltsbedarf der Abteilungen wird durch Beiträge gedeckt, welche zusätzlich zu den Kammerbeiträgen gemeinschaftlich mit diesen durch die Kammern erhoben werden. Beitragspflichtig sind diejenigen Betriebe, welche Haupt- oder Fachmitglied einer Wirtschaftsgruppe sind, die einer der Abteilung entsprechenden Reichsgruppe angehört. Die Reichsgruppen und, sofern diese keine Bestimmung treffen, die Wirtschaftskammern, können durch allgemeine Anordnung Betriebe bis zu einer bestimmten Größe von der Beitragspflicht freistellen.

Der besondere Haushaltsbedarf der Kammerabteilung wird auf die Kammern, welche in ihrem Beirat vertreten sind, umgelegt.

Hinsichtlich des besonderen Haushaltsbedarfs der Unterabteilungen s. unter e.

- c) Die als Geschäftsstelle bestimmte Industrie- und Handelskammer stellt zukünftig gesondert von ihrem eigenen Haushaltsplan einen Haushaltsplan für die Wirtschaftskammer auf. Innerhalb dieses Haushaltsplans sind wiederum gesonderte Haushaltspläne für den eigentlichen Haushaltsbedarf der Wirtschaftskammer (Ziff. 6a) und den Haushaltsbedarf der Abteilungen (Ziff. 6b) aufzustellen. Der Haushaltsplan einer Abteilung wird zunächst von ihrem Leiter festgestellt. Stimmt der Leiter der Wirtschaftskammer diesem Haushaltsplan nicht zu, so hat er die abweichende Meinungsäußerung des Leiters der Abteilung mir bei Vorlegung des Gesamthaushaltsplanes der Wirtschaftskammer mitzuteilen. Ich behalte mir die endgültige Entscheidung für den Einzelfall vor.
- d) Die in Abteilungen und Unterabteilungen überführten Bezirksgruppen sollen auch räumlich mit den Wirtschaftskammern vereinigt werden. Ich ersuche die Wirtschaftskammern, mir zum 1. November 1936 einen Plan hierfür vorzulegen.
- e) Auf die Unterabteilungen finden die Bestimmungen der Ziffern 3—5, 6a, c und d sinngemäß Anwendung. An die Stelle der zuständigen Reichsgruppe tritt die zuständige Wirtschaftsgruppe. Der besondere Haushaltsbedarf der Unterabteilungen wird bis zum Erlaß anderweitiger Regelung durch Ueberweisungen der zuständigen Wirtschaftsgruppen gedeckt.

7. In gleicher Weise, wie unter Ziffer 2—6 aufgeführt, sind möglichst bald bezirkliche Gruppen der Wirtschaftsgruppen und ihrer Untergliederungen als Unterabteilungen der Wirtschaftskammern mit ihnen zu verbinden. Die Verbindung bedarf meiner Zustimmung. Ich ersuche die Wirtschaftskammern, im Einvernehmen mit den betreffenden Wirtschaftsgruppen Vorschläge hierfür aufzustellen und mir zum 1. Dezember 1936 einzureichen.

8. Hinsichtlich der Verbindung von Bezirksuntergruppen einer Bezirksorganisation und von Zweigstellen der bisherigen Bezirksgruppen der Reichsgruppen mit Industrie- und Handelskammern behalte ich mir besondere Anordnungen vor. Bis zu ihrem Erlaß bleiben die Zweigstellen in ihrer bisherigen Form und mit ihren bisherigen Bezirksgrenzen als Zweigstellen der zuständigen Abteilungen bestehen.

9. Das Aufgabengebiet der Außenhandelsstellen (Gesetz über Maßnahmen zur Förderung des Außenhandels vom 18. Ok-

tober 1933) bleibt unberührt; über eine Verbindung der Außenhandelsstellen mit den Wirtschaftskammern behalte ich mir besondere Anordnung vor.

C. Vereinfachung und Erhöhung des Wirkungsgrades der Organisation.

1. Die Durchführung der unter A und B getroffenen Anordnungen wird die Organisation der gewerblichen Wirtschaft in erheblichem Umfange vereinfachen. Darüber hinaus können die Gruppen selbst bei ihrer Organisationsarbeit hierzu erheblich beitragen. Den Reichsgruppen und Wirtschaftsgruppen ist mit dem Recht, ihre fachliche und bezirkliche Untergliederung im Wege der Selbstverwaltung zu bestimmen, eine verantwortungsvolle Aufgabe gestellt worden. Es muß anerkannt werden, daß in weiten Bereichen durch Zusammenlegung und Auflösung von früheren Verbänden der früher z. T. sehr undurchsichtige Aufbau vereinfacht worden ist. Gleichwohl bleibt noch manches zu tun übrig. Dabei muß Richtschnur sein erstens, daß die Organisationen als solche stets Mittel zum Zweck und niemals Selbstzweck sind, und zweitens, daß Uebersichtlichkeit des Aufbaues nicht nur Ersparnisse mit sich bringt, sondern auch den Mitgliedern es erleichtert, sich mit ihren Sorgen und Wünschen an die Organisationen zu wenden und daß somit ein übersichtlicher Aufbau Voraussetzung für die Erfüllung des eigentlichen Zweckes der Organisationen, der Beratung und Betreuung ist. Uebersichtlichkeit aber erfordert Vermeidung übertriebener Spezialisierung, welche Ueberschneidungen und mehrfache Mitgliedschaft und Inanspruchnahme der Unternehmungen mit sich bringt.

Ich ersuche die Reichsgruppen und Wirtschaftsgruppen, ihre Organisation und diejenige ihrer Untergliederungen unter diesen Gesichtspunkten zu überprüfen. Ich bitte, dabei insbesondere auf die Möglichkeiten der Vereinfachung von Dienststellen und der Zusammenlegung von Fachgruppen und Fachuntergruppen sowie von fachlich-bezirklichen Gruppen zu achten. Vorzugsweise werden solche bezirklichen Gruppen, welche einer gemeinschaftlichen Wirtschaftsgruppe angehören, zusammengelegt werden können. Vielfach wird die zeitweilige oder dauernde Bildung von Verwaltungs- oder Arbeitsgemeinschaften den oben gekennzeichneten Zielen dienen können. Soweit es sich um nicht selbständige und daher gemäß § 5 der Ersten Durchführungsverordnung nicht rechtsfähige Gruppen handelt, ermächtige ich die Reichsgruppen und Wirtschaftsgruppen zur Auflösung und übertrage ihnen insoweit die mir zustehenden Befugnisse aus § 25 der Ersten Durchführungsverordnung. Ich ersuche die Reichsgruppen, mir halbjährlich vom 1. Januar 1937 ab über das Ergebnis der Ueberprüfung zu berichten und gegebenenfalls Vorschläge für weitere Organisationsvereinfachung zu machen.

2. Die Errichtung bezirklicher Gruppen gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 der Ersten Durchführungsverordnung bedarf jeweils der Zustimmung der zuständigen Reichsgruppe. Neue bezirkliche Gruppen sollen regelmäßig nur mit Bezirksgrenzen der Wirtschaftsbezirke oder von Teilen der Wirtschaftsbezirke errichtet werden.

3. Vor der Errichtung neuer fachlicher und fachlich-bezirklicher Untergliederungen (Fachgruppen, Fachuntergruppen und deren bezirkliche Gruppen) ist in Zukunft meine Zustimmung einzuholen.

4. Gelegentlich auftretende Zweifel geben mir Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß auf Grund des § 16 Abs. 2 Satz 2 der Ersten Durchführungsverordnung die Reichsgruppen den

Wirtschaftsgruppen und ihren Untergliederungen, die Wirtschaftsgruppen den Fachgruppen und deren Untergliederungen und die Fachgruppen den Fachuntergruppen und deren Untergliederungen übergeordnet sind. Auf Grund dieses Überordnungsverhältnisses sind die Leiter der Gruppen im Rahmen ihrer Aufgaben befugt, ihren nachgeordneten Gruppen Weisungen zu erteilen und Auskünfte einzufordern. In diesem Zusammenhang wird noch besonders auf die neuen Bestimmungen der Ziffern 7 und 11 des Abschnittes II A dieses Erlasses über Beiträge und Haushaltspläne hingewiesen.

5. Um eine zu starke Inanspruchnahme der Unternehmungen durch statistische Befragungen und Doppelerhebungen zu vermeiden, ordne ich an, daß statistische Erhebungen der Fachgruppen und Fachuntergruppen der Zustimmung der zuständigen Wirtschaftsgruppen bedürfen.

6. Gemäß § 27 der Ersten Durchführungsverordnung sind die Bezirksgruppen der Wirtschaftsgruppen, die Industrie- und Handelskammern und die Handwerkskammern des Wirtschaftsbezirks Mitglieder der Wirtschaftskammer. Daraus ergibt sich für die Wirtschaftskammer das Recht, von diesen ihren Mitgliedern im Rahmen ihrer Aufgaben Auskünfte aller Art einzufordern. Bei der Behandlung von Fragen von grundsätzlicher Bedeutung gegenüber Reichs- und Landesbehörden und solchen Dienststellen der Partei, deren räumlicher Verwaltungsbereich wenigstens dem Wirtschaftsbezirk entspricht, ist die Wirtschaftskammer rechtzeitig zu unterrichten und, sofern die Frage auch andere Wirtschaftsbezirke berührt, vorheriges Einvernehmen mit ihr herzustellen.

7. Es wird vielfach über eine zu große Belastung der Wirtschaft durch Beiträge zur Organisation der gewerblichen Wirtschaft geklagt. Bei der Nachprüfung ergibt sich dann häufig, daß ein erheblicher Teil der Belastung von solchen Organisationen ohne Zwangsmitgliedschaft, wie z. B. marktregelnden Verbänden (Kartellen) oder technisch-wissenschaftlichen Vereinen herrührt, denen beizutreten oder fernzubleiben den Unternehmungen freisteht, die sie aber von den Gruppen nicht zu unterscheiden wissen. Um solchen Verwechslungen in Zukunft vorzubeugen, müssen die Bezeichnungen der beiden Organisationsarten scharf voneinander unterschieden werden. Bezeichnungen wie Fachschaft oder Gruppe für marktregelnde oder sonstige Verbände im Bereich der gewerblichen Wirtschaft, welche nicht der Organisation der gewerblichen Wirtschaft eingeordnet sind, sind irreführend. Sie können umso weniger geduldet werden, als sie den Eindruck zu erwecken geeignet sind, als kämen diesen Verbänden öffentliche Befugnisse zu. Derartige Bezeichnungen müssen durch andere einwandfreie Bezeichnungen ersetzt werden. Ich ersuche die Gruppen und Kammern, sofern ihnen solche irreführenden Benennungen bekannt werden, jeweils sofort die betreffende Organisation zur Aenderung ihres Namens aufzufordern und, falls diese Aufforderung nicht in eindeutiger Weise befolgt wird, mir hierüber umgehend zu berichten.

8. Die Organisation der gewerblichen Wirtschaft ist wie jede Organisation lebensnotwendig darauf angewiesen, engste Fühlung mit ihren Mitgliedern zu suchen und zu halten. Ich mache es den Leitern und Geschäftsführern sämtlicher Gruppen zur Pflicht, immer wieder von neuem in unmittelbarer Gegenüberstellung und Aussprache den Mitgliedern die Wirtschaftspolitik des Dritten Reichs, ihre Schwierigkeiten und Erfolge im Großen vor Augen zu führen und von den Mitgliedern Wünsche und Sorgen entgegenzunehmen. Dabei

wird dem Verkehr mit den mittleren und kleinen Unternehmungen und ihrer Beratung und Betreuung in allen Gliederungen besondere Sorgfalt zu widmen sein. Wo die Größe der Organisation jährliche Gesamtmitgliederversammlungen nicht angezeigt erscheinen läßt und wo durch § 21 der Ersten Durchführungsverordnung sowie meinen ergänzenden Erlaß vom 4. März 1935 — IV 3486 — Freistellung von der Pflicht der jährlichen Mitgliederversammlung erfolgt ist, müssen andere Formen gesucht und gefunden werden, welche die unmittelbare Fühlung mit den Mitgliedern sicherstellen. Möglichkeiten hierzu ergeben sich z. B. dadurch, daß die Beiratsmitglieder verpflichtet werden, die Ergebnisse der Beiratssitzungen jeweils in ihrem engeren landschaftlichen Wirkungskreis den Mitgliedern unmittelbar oder durch unterbezirkliche Obmänner zu übermitteln. Ferner können vielfach in größerem Umfang ohne zusätzlichen Kostenaufwand ehrenamtliche Obmänner oder Vertrauensmänner bestellt werden, die unter Teilnahme des Leiters und des Geschäftsführers der Gruppe oder eines von ihnen bezirkliche Versammlungen auch in Teilbezirken abhalten, wobei alle büromäßigen Vorbereitungen, wie Einladungen usw. von der Geschäftsstelle der Bezirksgruppe oder der Fach- oder Fachuntergruppe erledigt werden können. In dieser Art können ohne nennenswerte Unkosten bezirkliche Mitgliederversammlungen nach vorher festgelegtem Plan von den Gruppen in einem Umfang abgehalten werden, daß jedes Mitglied in kurzen zeitlichen Abständen auch ohne die Notwendigkeit einer weiten Reise Gelegenheit zur Teilnahme an einer Versammlung seiner Organisation erhält. Ich behalte mir vor, nach Fühlungnahme mit der Reichswirtschaftskammer ausdrücklich Anordnungen hierüber zu treffen, sofern nicht schon diese Anregungen den Gruppen Veranlassung geben, in hinreichender Weise die Fühlungnahme zu suchen und zu halten.

9. Die Aufgaben der Gruppen sind in der Ersten Durchführungsverordnung in § 16 Abs. 1 allgemein umschrieben. Von einer gesetzlichen Festlegung im einzelnen hat man absichtlich Abstand genommen. Auch heute gilt der Grundsatz, daß die Aufgaben einer Organisation wie derjenigen der Gruppen der gewerblichen Wirtschaft mehr durch das Leben und die Tagesarbeit als durch gesetzliche Festlegung erzeugt werden. Uebrigens ergeben sich einige Aufgaben, wie diejenige, die Verbindung der Reichsregierung mit den Unternehmungen der gewerblichen Wirtschaft zu sichern, aus der Stellung der Gruppen von selbst. Immerhin erscheint es mir angezeigt, darüber hinaus die Aufgaben, welche im Vordergrund der Arbeit stehen sollen, nachstehend stichwortartig aufzuführen, ohne daß diese Aufzählung erschöpfend sein, die Gruppen in ihrer Arbeit beschränken oder die Zuständigkeit der Industrie- und Handelskammern berühren soll:

1. Technische Unterrichtung und Aufklärung der Mitglieder, Unterrichtung über Einführung neuer technischer Verfahren, über neue Werkstoffe und über die technischen Fortschritte auf Nachbargebieten.
2. Wirtschaftliche Unterrichtung der Mitglieder über die wesentlichen wirtschaftlichen Fragen ihres Fachzweigs (Marktlage der Vorprodukte und der wichtigsten Rohstoffe für ihre Erzeugnisse).
3. Betreuung der Mitglieder mit dem Ziel der Verbesserung der Arbeitsweise und der Betriebsführung zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit (betriebswirtschaftliche Förderung der Mitglieder, Kalkulationswesen).

4. Betreuung in Kartellfragen, jedoch mit der Maßgabe, daß die Organisation der gewerblichen Wirtschaft bis zum Erlaß anderweitiger Anordnungen marktregelnde Maßnahmen nicht durchführen darf.
 5. Behandlung steuerpolitischer Fachfragen.
 6. Behandlung von Verkehrstariffragen von mehr als örtlicher Bedeutung.
 7. Behandlung von handelspolitischen und Devisenfragen.
 8. Förderung von Forschungs- und Schulungsinstituten, deren Arbeit dem betreffenden Fachzweig zugute kommt.
 9. Behandlung wehrwirtschaftlicher und Luftschutzfragen.
 10. Erstattung von Gutachten über Angelegenheiten ihres Fachzweiges.
 11. Betreuung in allen sonstigen wirtschaftsrechtlichen und sozialwirtschaftlichen Fragen des Fachgebiets.
 12. Mitwirkung bei Ausbildung des Nachwuchses.
 13. Mitwirkung im Ausstellungs- und Messewesen.
10. Ich beabsichtige, für den gesamten Bereich der gewerblichen Wirtschaft eine Ehrengerichtbarkeit durch Errichtung von Ehrengerichten erster Instanz bei den Wirtschaftskammern und eines Ehrengerichtshofs der deutschen gewerblichen Wirtschaft in letzter Instanz bei der Reichswirtschaftskammer einzuführen. Ich lege Wert darauf, daß hierbei die mit den freiwilligen bei den Industrie- und Handelskammern gebildeten Ehrengerichten gemachten Erfahrungen verwendet werden. Ich ersuche die Reichswirtschaftskammer, einen Ausschuß zur Ausarbeitung von Vorschlägen für die Zuständigkeit, das Verfahren und die Befugnisse der zukünftigen gesetzlichen Ehrengerichte zu schaffen. Als Leiter des Ausschusses habe ich den Rechtsanwalt Graf von der Goltz in Aussicht genommen.
- Bis zum Erlaß meiner Vorschriften dürfen Industrie- und Handelskammern neue Ehrengerichte nicht errichten.

11. Die Organisation der gewerblichen Wirtschaft ist ebenso wie auf enge Fühlung mit ihren Mitgliedern auf fortlaufende Zusammenarbeit mit der Regierung und der Partei angewiesen. Es kommt hierbei im wesentlichen darauf an, daß der Organisation insbesondere von der Reichsregierung inhaltsreiche Aufgaben gestellt werden. Ich werde die Organisation in stärkerem Umfang als bisher in die Tagesarbeit der Wirtschaftspolitik einschalten. Viele Einzelanträge, die bislang unmittelbar an das Reichs- und Preußische Wirtschaftsministerium gelangen, können von Gruppen und Kammern vorgeprüft oder sogar sachlich erledigt werden. Ich behalte mir vor, durch Erlaß an mein Ministerium Richtlinien für die Behandlung derartiger Fälle aufzustellen. Bis zu ihrem Erlaß ersuche ich die Kammern und Gruppen, schon jetzt auf ihre Mitgliedsfirmen dahin einzuwirken, daß sie Einzelanträge nach Möglichkeit nur über die Organisation an das Reichs- und Preußische Wirtschaftsministerium leiten.

D. Schlußbestimmungen.

Soweit die vorstehenden Anordnungen die Bestimmungen der Ersten Durchführungsverordnung abändern, treten die Bestimmungen der Ersten Durchführungsverordnung außer Kraft. Die Leiter der Abteilungen der Wirtschaftskammern gehören dem Beirat ihrer zuständigen Reichsgruppe an entsprechend der Zugehörigkeit der bisherigen Leiter der Bezirksgruppen gemäß § 18 Abs. 2 Satz 3 der Ersten Durchführungsverordnung; die Leiter der Unterabteilungen gelten als Leiter bezirklicher Gruppen im Sinne des § 18 Abs. 3 Satz 2 der Ersten Durchführungsverordnung.

Mit der Führung der Geschäfte beauftragt:

Dr. Hjalmar Schacht,

Präsident des Reichsbank-Direktoriums.

Verkehrsfragen des Ostens vom Westen aus gesehen.*)

Von Otto Most.

Inhaltsübersicht. I. Verkehrswirtschaft und Bevölkerungspolitik. Der Strom die Seele der Grenzmark. — II. Ausfuhr und Stromschiffahrt. Die drei Aufgaben einer nationalwirtschaftlich ausgerichteten Wasserverkehrspolitik. — III. Die praktischen Folgerungen. — IV. Wettbewerb und Standortsverlagerungen als Folgen neuer Verkehrswege. Der Mittelland-Kanal.

I.

Große Ströme sind mehr als nur Verkehrswege. Siedlungsbestimmend und staatenbildend, Ausfalltore in die Welt und zugleich Eingangsporten für Waren und Menschen, geben sie von jeher der Kraft des einzelnen Volkes einen starken Rückhalt, weisen ihr oft schicksalhaft die Entfaltungsrichtung zu. Was für die Länder des Nils, des Mississippi, der Wolga und noch für viele andere gilt, hat für den deutschen Raum seine ganz besondere Bedeutung: Der große Zug seiner Ströme

von Süd nach Nord hat dem Gesamtreich die Ausrichtung gegeben. Die bis zum Rheinknie sich lang hinziehende Westfront und der schlesische Zipfel im Südosten passen sich dieser Stromverbundenheit an. Hier ist es die Oder, dort der Rhein, die wie die innere so auch die äußere Gestaltung des Reichs entscheidend beeinflußt haben: der Rhein, ewige Quelle deutschen Volkstums, darin bewährt auch in schwersten Zeiten; die Oder, großer, auch schwerer Erinnerungen voll, Lebensader der Ostmark und nun, da die Weichsel aus der unmittelbaren Hut des Reiches ging, östlichster in der stolzen Reihe deutscher Ströme, die einer parallel dem anderen der Ost- und Nordsee zufließen.

*) Der Aufsatz beruht auf einem Vortrag, den der Verfasser auf der Oder-Tagung in Stettin am 26. 6. d. J. gehalten hat. Er wurde nachträglich niedergeschrieben und gibt darum den genannten Vortrag nicht wörtlich, wohl aber seinen wesentlichen Gedankengang in gekürzter Form wieder. In der besonderen Zielrichtung des Vortrages ist es begründet, daß er nicht den Gesamtbereich der ostdeutschen Verkehrswirtschaft, sondern insbesondere die um die Oder kreisenden Fragen behandelt. Darum lautete und lautet der Titel auch nicht „Die Verkehrsprobleme des Ostens“, sondern ohne den bestimmten und bestimmenden Artikel „Verkehrsprobleme des Ostens“.

Wie der Rhein ist die Oder lebendiges Bollwerk, zugleich auch Brückenpfeiler inmitten der großen Verbindung Ostpreußen-Pommern-Westelbisches Land. Das verleiht vor allem Stettin Eigenart und Aufgabe.

Im deutschen Osten werden die engen Zusammenhänge zwischen Bevölkerung und Verkehrswesen, Bevölkerungs- und Verkehrspolitik ganz besonders deutlich. Quantität und Qualität der Menschen bestimmen weitgehend das Verkehrsbedürfnis und die Art seiner Befriedigung. Die

Altersgliederung, die wirtschaftliche und soziale Struktur, die Siedlungsweise spielen eine wichtige Rolle. Sehr wesentlich ist es auch, ob die Bevölkerungsentwicklung kommender Zeiten sicher voraussehbar ist oder nicht; wir befinden uns heute mitten in einer Zeit entscheidungsvollen Umbruchs der natürlichen Bevölkerungs- wie auch der Wanderungsbewegung. In solchen Zeiten muß dem elastischen Verkehrsmittel ganz von selbst erhöhte Bedeutung zukommen; und damit auch den Reichsautobahnen, die bei oberflächlichem Hinschauen ähnlich starr wie Eisenbahnlinien erscheinen mögen, tatsächlich aber ebenso elastisch sind wie die sie benutzenden Kraftwagen selbst, und zwar deshalb, weil sie nicht isoliert für sich im Gelände hinziehen, sondern weil sie Schlagadern eines vielgestaltigen Verkehrsnetzes sind, das nach Bedarf zusammen- oder auseinanderzuziehen, aus- und umzugestalten ist.

Verkehrswirtschaft ist aber nicht nur Folge, sondern auch Voraussetzung aller Volksentwicklung. Ohne geeignete Verkehrsmöglichkeit gibt es keinen Lebens- und Schaffensraum für wachsende Bevölkerung. Ohne eine gute Verkehrsvorsorge ist eine erfolgreiche Bevölkerungspolitik undenkbar.

Der deutsche Osten erweist die Wahrheit des Wortes „Die Lage ist das Schicksal des Volkes“, aber mindestens ebenso eindringlich lehrt er: „Die Menschen sind das Schicksal des Staates“. Dort, wo die Bodengestaltung die natürliche Mauer gegenüber fremden Ansturm versagt hat, muß ein Menschenwall deren Aufgabe übernehmen: ein Wall von bodenfesten, tüchtigen und zukunftsrohen Volksgenossen.

So sind zunächst alle erfolgversprechenden Versuche zur Lösung der Verkehrsprobleme des deutschen Ostens als Bausteine zu solchem Menschenwall zu werten. Das gilt mutatis mutandis auch für den Rhein, wo zwar der Menschen mehr, aber die zur geistigen, wirtschaftlichen und auch im Notfalle militärischen Verteidigung der Westmark gestellten Aufgaben nicht weniger schwer und gewichtig sind. Daraus ergibt sich, daß vom Westen wie vom Osten das, was jeder für „seinen“ Strom und damit die Seele seines Landes erstrebt, nicht immer nur angesehen werden darf unter dem Gesichtswinkel gegenseitigen Wettbewerbs und kleiner Einzelbeschwerden, sondern in der Blickrichtung gemeinsamer Ziele. Wenn die deutsche Ostmark bricht, hat die Westmark die Rücken- deckung verloren; wenn die Westmark schwach wird, setzt der Herzschlag des Reiches aus. Das eine hat das Russenjahr 1914, das andere das Besatzungsjahr 1923 erwiesen. Beides soll sich nicht wiederholen. Und dazu helfe uns hier wie dort der Strom.

II.

Wir wissen alle: Ausfuhr ist not. Was die Rheinstraße für den deutschen Export bedeutet, ist allerwärts bekannt oder sollte es wenigstens sein; vielleicht kann demnächst auch zum ersten Mal einwandfreies Zahlenmaterial darüber veröffentlicht werden, dessen Größenordnung manchen überraschen wird. Im Westen wehrt man sich darum gegen alle Versuche, dem Rhein künstlich Verkehr zu nehmen. Das wichtigste aber ist, daß die deutsche Ausfuhr als Ganzes gedeiht. Darum darf keine Möglichkeit ausgelassen, keine vorhandene Kraft unausgenutzt bleiben, den Weltmarkt zu gewinnen. Gerade wer die Lebensbelange des Rheins um seines gewaltigen Gewichtes für die Nationalwirtschaft unangetastet sehen will, erkennt besonders klar die Bedeutung von Emden, Hamburg und Bremen für das deutsche Ausfuhrgeschäft, muß aber vor allem auch erkennen die Bedeutung Stettins für das

Getreide bauende, gewerbefleißige, bergbau- und industrietüchtige Oderland.

Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt gehören eng zusammen. Ihr gleich ausgerichteter Auf- und Ausbau in Richtung zum Ausland ist eines der wichtigsten Glieder zielbewußter Exportpolitik; Stettins Doppelantlitz gehört der Binnen- ebenso wie der Seeschifffahrt. Im Wesen der Stromschifffahrt liegt es, wendig zu sein, d. h. den besonderen Bedürfnissen des Verladers sich anschmiegend, billig und für den Umschlag der Güter in den Seehäfen besonders geeignet. Und so ist es ein besonderes Geschenk für Deutschland, in seinen großen Flüssen und in den sich anschließenden Netzen natürlicher Wasserwege günstigste Voraussetzungen zur Ausbildung dieser Schifffahrt zu haben. Besitzt aber eine Volkswirtschaft ein derartiges von Natur aus billiges Verkehrsmittel, so muß es auch, wie es einmal der Leiter der deutschen Binnenschifffahrt zum Ausdruck brachte, zur Niederhaltung des Unkostenfaktors Fracht voll ausgenutzt werden. Jede andere Haltung bedeutet Frachtverteuerung, Preiserhöhung und damit Schwächung der deutschen Wirtschaft im Wettbewerb mit dem Ausland.

Vollste Anerkennung gebührt der deutschen Reichsbahn, wie sie zur Hebung guter und schneller Beförderungsmöglichkeiten zur Grenze und darüber hinweg den Außenhandel wirksam fördert. Es bedeutet aber einen Verstoß gegen den Geist rationaler und auch nationaler Verkehrspolitik, wenn sie eindringt in das natürliche Gebiet anderer Verkehrsmittel und insbesondere etwa stören sollte die organische Verbindung zwischen Binnen- und Seeschifffahrt. Hier wirkt sich die Richtung der deutschen Ströme wieder schicksalhaft aus. Sie haben der deutschen Ware den Weg in die Welt geöffnet; sie halten ihn offen, selbst wenn die Landwege durch künstliche Mauern gesperrt werden. Das Meer bleibt dann die Brücke, die verbindet, was sich sonst schwer oder gar nicht mehr trifft. Beispiele sind gerade im Osten mit der Hand zu greifen.

Damit ergibt sich die dreifache Aufgabe für eine im Zeichen der Ausfuhrförderung nationalwirtschaftlich ausgerichtete Wasserverkehrspolitik:

1. Ueberwachung und Stärkung der ausfuhrfördernden Kraft der deutschen Ströme; 2. Stärkung und Förderung der Häfen, in die diese Ströme münden, Förderung auch der Schienen- und Landstraßenwege, die neben der Wasserstraße den Verkehr dorthin bringen; 3. Ausbau und Schaffung von Kanälen, um abgelegene Seitengebiete zum Strom hinzuziehen und darüber hinaus ein Wasserstraßennetz zu gestalten, das immer mehr den gesamten deutschen Raum solcher ausfuhrfördernden Kräfte teilhaftig machen soll.

III.

Die praktischen Folgerungen ergeben sich für das Oderland von selbst. Es handelt sich um die Schaffung und Erhaltung einer wirklich leistungsfähigen, wachsenden Ansprüchen entsprechenden Oder-Großschiffahrtsstraße, um die Schaffung von Kanälen, die verkehrlich abseits gelegene, aber produktionswichtige Gebiete ihr angliedern, ihr zugleich die Ausfalltore nach Westen und Süden geben (was hier wie dort an Planung, gegenwärtiger Arbeit und schon Vollendetem zu nennen wäre, ist allgemein bekannt); ferner um eine Reichsbahn-Tarifpolitik, die den Verkehr zur Wasserstraße fördert, ihn aber nicht in Ueberspitzung des Staffeltarifgedankens und etwaiger Versagung notwen-

diger Binnenumschlagstarife hemmt; schließlich um eine Straßenbau- und Straßenverkehrspolitik, die das Landwegenetz den Netzen der Wasser- und Schienenstraßen ein- und anfügt. Man hat sich daran gewöhnt, nur Eisenbahn und Kraftwagen in einem Atem zu nennen, als einander entgegengesetzt und doch einander zugehörig. Man wird bald erkennen, eine wie große Bedeutung auch die Relation Kraftwagen-Binnenschiffahrt für die Ausgestaltung und Zusammenarbeit der beiden Verkehrsmittel in sich trägt**).

Im Grunde gilt all dies auch für den Rhein wie für die Oder. Hier wie dort hat die Binnenschiffahrt gleichgerichtete Wünsche und gleichgerichtete Sorgen. Sollte da einer danach trachten, auf Kosten des anderen zu leben? Die Wirtschaft im deutschen Westen, namentlich am Niederrhein, hat noch schwer zu kämpfen, und die Arbeitslosigkeit ist noch groß; aber die Duisburg-Ruhrorter Häfen und die Werkstätten des Niederrhein-Ruhr-Gebietes sind doch wieder in tüchtigem Gange. Und man weiß dort, daß die rheinische Wirtschaft nur gedeihen kann mit der gewaltigen deutschen Gesamtwirtschaft im Rücken und daß die Lebensadern dieser Gesamtwirtschaft wie im Westen so auch im Osten schlagen; daß also, wer die ostdeutsche Wirtschaft stark macht, auch dem westlichen Teil des Landes den Lebensraum sichert. Dies wird aber umso eher der Fall sein, je mehr die Grenzmark verkehrspolitisch an den Kern des Reiches herangeholt, ihre Marktförderung überwunden wird.

IV.

Der Bau jeder Verkehrsstraße verändert die Bedingungen des Wirtschaftens, bringt fast in jedem Falle irgendwelche Möglichkeiten zur Verlagerung standortmäßiger Bedingungen mit sich. Das gilt insbesondere auch für den Mittelland-Kanal, dessen nationale und wehrwirtschaftliche Bedeutung hier nicht näher hervorgehoben zu werden braucht. Er beginnt in dem größten Rheinhafen des Westens, in Duisburg-Ruhrort, und findet seinen Ostauslauf zum deutschen Meer in Stettin. Seine Auswirkungen nach Fertigstellung auf die Wirtschaft der einzelnen Reichsteile sind schwer vorauszu sehen. Zweifellos ist der Mittelland-Kanal ebenso wie die großen Ströme kein reiner Binnenschiffahrtsweg, auch er muß eingestellt werden mit in den Rahmen deutscher Außenwirtschaftspolitik. Er wird ohne Zweifel engere Verknüpfungen zwischen Elbe- und Rhein-Ruhr-Gebiet, auch manchen neuen Wettbewerb zeitigen, der sich von der Elbe her (nach den Ausführungen des Oberbürgermeisters Markmann-Magdeburg auf dem letzten Elbeschiffahrtstag 1934) schon rüstet, in das Rheingebiet vorzustoßen, „um den gesamten zu erwartenden Änderungen der Verkehrsstruktur gerecht werden zu können“. Man wird freilich derartige Meinungen nicht überschätzen dürfen; über Wirtschafts- und Verkehrsverlagerungen vom Westen nach Mitteldeutschland denkt man 1936 doch schon etwas anders als zwei Jahre zuvor. Ueber die möglichen Verschiebungen des Wettbewerbsverhältnisses Osten-Westen aber als Folgen des Mittelland-Kanals gibt es heute kaum noch grundsätzliche

***) Ueber die Zusammenhänge zwischen Kraftwagen und Binnenschiffahrt hat Präsident Dr. Scholz vom Reichskraftwagenbetriebsverband auf dem Duisburger Binnenschiffahrtstag 1936 einen Vortrag gehalten (abgedruckt in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ 68. Jahrg. Heft 6/7 vom Juni/ Juli 1936, S. 247). Einen weiteren Beitrag zur Frage wird Verfasser des obigen Aufsatzes demnächst veröffentlichen.

Meinungsverschiedenheiten. Wenn Staatssekretär Königs mehrfach zum Ausdruck gebracht hat, daß die Kanal-Tarifpolitik Handhabe genug biete, um unerwünschte Verschiebungen hintanzuhalten, so ist dem und dessen Motiven vom Standpunkt des Westens auch nichts entgegenzuhalten. Nur muß solche Handhabung selbstverständlich in solchen Grenzen bleiben, daß sie nicht schließlich den wirtschaftlichen Nutzeffekt des mit riesigem Kostenaufwand gebauten Werkes überhaupt illusorisch macht.

V.

Mit dem Gesagten hängt noch ein weiteres Problem von großer Wichtigkeit zusammen: die Frage nach der Einwirkung des Kanals auf den Hafenverkehr in Stettin. Die Beziehungen zwischen Stettin und den Rheinhäfen sind alte und enge, insbesondere auch mit den deutschen Rheinhäfen.

Es liegt in der streckenüberwindenden Kraft der Schiffahrt begründet, daß sie sich vielfach auch dort rentabel erweist, wo der Landweg kürzer ist. Das gilt beispielsweise für den Weg von Europa nach Asien durch den Suezkanal. Es gilt nicht minder für die Verbindung vom Rhein (Düsseldorf, Köln, Duisburg) nach Stettin, gutenteils weiter nach Berlin und Königsberg, sowie umgekehrt vom Odergebiet über Stettin nach dem Rhein. Kohle auf der einen, Getreide auf der anderen Seite sind die wichtigsten Güter; aber auch sehr viele andere Arten weist die Statistik nach.

Seit vielen Jahrzehnten laufen Schiffahrtslinien nicht nur in der Strecke Stettin—Rotterdam, Stettin—Amsterdam und Stettin—Antwerpen mit dem Umladen der Güter in Rheinkähne und umgekehrt, sondern auch in direktem und regelmäßigen Rhein-See-Dienst mit für die Befahrung ebenso der See wie des Stromunterlaufs geeigneten Schiffen. Dieser Rhein-See-Verkehr bedeutet einen lebenswichtigen Teil des Ein- und Ausfuhrsgutes im Seehafen Stettin, er bedeutet aber auch eine sehr bedeutsame Seite des deutschen Schiffsverkehrs rheinabwärts und umgekehrt, die ständig an Bedeutung zunimmt und für die die Motorisierung wachsende Aussichten eröffnet. Und auch in Ansehung der Rheinmündungs-, insbesondere der Hollandhäfen, darf nicht außer acht gelassen werden, in wie großem, ja bei Rotterdam geradezu entscheidendem Maße, diese Plätze Vorwerke deutscher Wirtschafts- und allgemeiner Nationalkraft sind. Darüber weiß man im Osten vielleicht zu wenig Bescheid; es wird beispielsweise nur wenigen bekannt sein, daß in Hamburg über die Hälfte der verkehrenden Schiffe fremde Flaggen trägt und umgekehrt in Rotterdam die deutsche Flagge am Ein- und Auslauf am stärksten beteiligt ist.

Mit wachsenden Möglichkeiten des Rhein-See-Verkehrs aber gewinnt der Mittelland-Kanal für ihn immer größeres Gewicht. Demnächst werden für den Ost-West-Verkehr ja zwei Wege zur Verfügung stehen, der eine über die Nord- und Ostsee, der andere über den Mittelland-Kanal. Welchen Weg der Verfrachter künftig wählt, wird abhängig sein einmal von der Güte, insbesondere Schnelligkeit der Leistung, zum anderen von der Höhe der Frachtkosten. Diese wieder unterliegen negativer Beeinflussung durch die Schiffahrts-Abgaben auf dem Kanal und positiver durch Maßnahmen zur Wettbewerbsstärkung des Seehafens Stettin. Was in dieser Richtung in Betracht kommt, hat der „Ostsee-Handel“ in der Nummer vom 15. 4. 1936 so ausgiebig und klar geschildert, daß ich darauf verweisen kann.

An die Unternehmer des Groß-Stettiner Wirtschaftsbezirks!

Vom 25. September bis zum 4. Oktober 1936 findet in Stettin in den Messehallen die Ausstellung „Pommern, wie es strebt und schafft“ statt. Den Mittelpunkt dieser Schau, die einen umfassenden Einblick in das gesamte Leben unserer Heimatprovinz geben wird, wird die Ausstellung der Stadt Stettin bilden. Es ist beabsichtigt, im Rahmen der Ausstellung der Stadt Stettin auch eine umfassende Darstellung der Stettiner Wirtschaft, insbesondere der Industrie des Groß-Stettiner Wirtschaftsbezirks zu geben. Wenn daher jetzt an Stettiner Unternehmen von zuständiger Stelle der Aufruf ergeht, auch ihrerseits durch Beteiligung zum Gelingen dieser Absicht beizutragen, so sollten sie sich dieser Aufforderung nicht entziehen. Eine umfassende Darstellung des wirtschaftlichen Lebens Stettins und insbesondere der hier vorhandenen Wirtschaftszweige, die als charakteristisch für Stettin angesprochen werden können, kann nur erreicht werden, wenn niemand abseits steht.

Ich bitte daher diejenigen Unternehmer, die um Beteiligung gebeten werden, die mit der Beteiligung verbundenen Opfer nicht zu scheuen und nach Möglichkeit alles zur Verfügung zu stellen und zu tun, was zur Erfüllung der gestellten Aufgabe führen kann.

Dr. Lange

Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Stettin.

So gibt es eine natürliche Interessengemeinschaft zwischen dem Seehafen Stettin, deutscher Küsten- und deutscher Rheinschiffahrt. Hier geht es um Entwicklungen und Ausichten, deren Förderung eine wichtige nationalpolitische Aufgabe namentlich auch im Sinne des großen Brückenschlags bedeutet, von dem eingangs die Rede war: des Brückenschlags, der über Stettin weiter über den Korridor nach Königsberg greift. Alle Bestrebungen auf Förderung des Ostsee- wie auch des Binnenwasserverkehrs dorthin müssen nicht nur unter gesamt-, sondern auch unter

speziell westdeutschen Gesichtspunkten volle Billigung und Unterstützung finden.

Mag der Weg vom Rhein zur Oder nach Stettin für Menschen und noch mehr für Güter lang sein, der geistige Weg ist nur kurz, und das möge auch verspürt werden in dem, was hier gesagt wurde. Den Abschluß dessen kann vom Westen her nur der eine herzliche Wunsch bilden: Reicher Erfolg sei beschieden dem zähen Ringen, glückhafte Zukunft den schaffenden Menschen, Heil den deutschen Landen an der Oder und ihrem Seehafen Stettin!

Schiffahrtskanäle – Wirtschaftskanäle.

Vortrag auf der Odertagung in Stettin am 26. 6. 1936 von Dr.-Ing. Karl Beger, o. Professor für Wasserbau an der Technischen Hochschule zu Breslau.

Binnenschiffahrt ist ein Zweig der Wirtschaft. Infolgedessen sind Binnenschiffahrtskanäle selbstverständlich auch Wirtschaftskanäle, und es wäre über die Zusammenstellung dieser beiden Begriffe eigentlich nichts zu sagen. Ich möchte aber hier den Begriff der Wirtschaft etwas enger fassen und die Schiffahrtskanäle in Beziehung zur Wasserwirtschaft bringen.

Hat die Binnenschiffahrt eigentlich irgendeine Beziehung zur Wasserwirtschaft? Sie nutzt ja eigentlich das Wasser nur als Gleitbahn für die Schiffe, nutzt also nur eine Eigenschaft des Wassers aus, ohne es selbst zu verbrauchen.

Wir kommen aber der richtigen Antwort dann näher, wenn wir uns einmal die Maßnahmen früherer Zeit überlegen, die im Zusammenhang mit dem Wasser und dem Wasserabfluß getroffen wurden, die aber — das sei von vornherein gesagt — noch nicht eigentliche wasserwirtschaftliche Maßnahmen waren. Hierzu gehört besonders der Flußbau! Er packte die Flüsse und deren Willkür ganz allgemein an, gleichgültig, ob es sich um schiffbare oder nicht schiffbare Flüsse handelte, wobei damals „schiffbar“ wohl einen anderen Maßstab hatte, als heute.

Im Flußbau nahm also die Schiffahrt zunächst keine Sonderstellung ein. Man kann da etwa folgendermaßen sagen — und das ist ja immer schon betont worden —: Wurde ein Flußbett so geregelt, daß es sich nicht mehr verlegte, daß die Ufer nicht mehr abbrechen, daß der Strom bei allen Abflußmengen einen ganz bestimmten Weg einnahm, so kamen diese Arbeiten gleicherweise den anliegenden Ländereien und der Schiffahrt zugute. Es fielen z. B. die Sandbänke weg, welche nicht nur gefährlich für die Schiffe, sondern auch nachteilig für den glatten Eisgang waren. Denn kam es bei Sandbänken zu Eisversetzungen, so entstanden Stauungen, durch welche etwa Deiche und auch die dahinter geschützt liegenden Ländereien gefährdet wurden.

Verfolgt man den Werdegang des Flußbaues, so erkennt man, daß mit der Festlegung und dadurch mit der Verbesserung der Flußbetten für eine sichere und nach jeder Richtung hin bessere Wasserabführung auch die Schiffbarkeit besser geworden ist. Dadurch wuchsen aber die Schiffgefäße, die Kahngrößen, und nun wird irgendwann einmal bis zu einem gewissen Grade ein Zustand eingetreten sein, bei dem der Fluß- und Strombau, vielleicht aber nur scheinbar, sich vornehmlich in den Dienst der Schiffahrt stellte, um mit seinen Maßnahmen die Ansprüche an die Befahrbarkeit der Flüsse weitgehend zu befriedigen.

Wir müssen aber bei diesem Werdegang ganz besonders etwas berücksichtigen. Der Flußbau klebte gewissermaßen mit seinen Maßnahmen am Fluß selbst. Er versuchte in erster Linie, dem jeweiligen Abfluß, d. h. dem fließenden Wasser, gerecht zu werden, dem Wasser also zunächst das Bett zu schaffen, das es brauchte. Er nahm aber das Wasser hin, wie es kam, oft wohl noch, ohne sich zu überlegen, aus welchen Ursachen heraus und zu welchen Zeiten dies geschah. Das ist verständlich, denn jede Ueberlegung mußte damals ja ergeben, daß man gegen diese Eigenheiten, also gegen den Umfang einer Abflußmenge oder gar gegen die Zeit des Auftretens gar nichts tun konnte.

Wenn ich vorhin sagte, daß der Flußbau am Flußbett klebte und das Wasser als solches und sein Herkommen weniger beachtete, so hebe ich damit vielleicht etwas schärfer als richtig ist — denn die Begriffe sind früher schon sehr stark ineinander geflossen — hervor, daß von einer eigentlichen Wasserwirtschaft nicht die Rede sein konnte, von einer Wasserwirtschaft, wie man sie heute versteht, also von einer Vorratswirtschaft, wengleich mit diesem Wort nicht die ganze Wasserwirtschaft verstanden werden darf. Aber dieses Wort zeigt doch deutlich, was gemeint ist, nämlich, daß der Flußbau und damit auch der Ausbau der Flüsse für die Schiffbarkeit seinerzeit diese Wasserwirtschaft noch nicht kannte, abgesehen davon, daß der Begriff „Wasserwirtschaft“ auch sonst noch nicht geläufig war. Und diejenigen, die ihn vielleicht früher gekannt und auch vorgebracht haben, mußten sich bescheiden, weil die technischen Hilfsmittel für eine Wasserwirtschaft in vollem Umfange, also für eine Vorratswirtschaft, für eine Speicherwirtschaft eben nicht vorhanden waren.

Es läßt sich nun feststellen, daß die Schiffahrt durch ihre Ansprüche an die Flüsse den Flußbau, der ja immerhin als Teilstrecke des Weges zur Wasserwirtschaft gelten muß, mächtig vorwärts getrieben hat.

So sind viele Abflachungen und Durchstiche ganz besonders im Sinne einer guten Schiffahrt in einem Umfange ausgeführt worden, der für die Wasser- oder für die Eisabführung allein nicht notwendig gewesen wäre. Alle Maßnahmen waren aber immer noch an das Flußbett gekettet, an das Gerinne, an die Uferbefestigung, an den Bühnenbau und Deichbau und an all die übrigen baulichen Maßnahmen. Das Wasser selbst, also die Zuflußmenge, wurde immer noch hingenommen, wie sie kam. Da auch alle Fragen der Wasser- vorratswirtschaft, der Speicherung, die uns heute völlig ge-

läufig sind und die wir eben als Wasserwirtschaft bezeichnen, in der Hauptsache in den Nebenflüssen, also in den nichtschiffbaren Flüssen zu lösen waren, mag auch die Behördeneinteilung gehindert haben, daß der Blick von vornherein weiter ging, sich also auf diese wasserwirtschaftlichen Fragen überhaupt richtete.

Heute wissen wir aber, daß die Strombauverwaltungen zur Beherrschung des Wassers längst aus dem Bereich der ihnen unterstehenden schiffbaren Flußbetten herausgegangen sind, nicht ohne erheblichen Kampf auf dem Gebiete der Zuständigkeit.

Damit erkennen wir aber, daß nunmehr auch die Schifffahrt zwangsläufig ihr Augenmerk auf die Wasserwirtschaft richten mußte, ja, daß sie — wenn vielleicht auch nur mittelbar — aber so, wie es beim Flußbau schon geschehen war, jetzt die wasserwirtschaftlichen Erkenntnisse und Gedankengänge wesentlich förderte.

Die baulichen Maßnahmen am und im Strome reichten eben für die immer höher werdenden Ansprüche nicht mehr aus, es blieb also nur der Weg zur Wasserwirtschaft übrig.

Auf einen Punkt, der die Schifffahrt in Verbindung mit Flußbau und Wasserwirtschaft zeigt, muß ich noch kurz eingehen. Es ist die Kanalisierung, oder, deutsch besser gesagt, die Stauregelung der Flüsse.

Wenn ich vorhin sagte, daß der Flußbau ganz allgemein ohne Rücksicht auf die Schifffahrt seine Maßnahmen zur Regelung der Wasserabführung traf und auch heute noch trifft, und daß vielleicht eine gute Schifffahrtsrinne gleichzeitig oder nebenbei dann entsteht, wenn ein Fluß gut geregelt wird, so ist dies bei den Stauregelungen nicht ohne weiteres der Fall. Die Stauregelung bezweckt ja eigentlich, vom allgemeinen Flußbau aus gesehen, nichts anderes, als dem Wasser ein geringeres Gefälle, also auch eine geringere Schleppkraft zu geben. Dadurch, daß man es in einzelnen Stufen anstaut, schwächt man die Schleppkraft, und der Verwilderung des Flußbettes wird entgegengewirkt. Ähnlich ist die Aufgabe ja bei den gewöhnlichen Wildbächen. Dort entsteht diese Gefällverminderung nicht durch Staue, sondern dadurch, daß man die Sohle abtreppt. Man könnte zweifellos auch noch weit unterhalb von diesen Wildbachverbauungen im Fluß eine Regelung dadurch erreichen, daß man die Flußsohle in vielen kleinen Einzelstufen, etwa durch Sohlwellen, abtreppt. Wenn man aber die Stauregelung, wie sie also beispielsweise zwischen Breslau und Cosel mit 22 Staustufen besteht, wählt, also auf große Strecken des Flusses nicht die Abtreppung der Sohle, sondern die des Wasserspiegels vornahm, so erhielt man zwangsläufig ein gut schiffbares Strombett, wenn man dies auch mit viel Wehren und Schleusen, also mit immerhin nicht unerheblichen Schifffahrtshindernissen erkaufen mußte.

Hier bei der Stauregelung erkennen wir also deutlich im Gegensatz zur gewöhnlichen Regelung des offenen Wasserlaufes das „Entweder-oder“. Es heißt nicht mehr: die bauliche Maßnahme ist für die Wasserabführung und die Schifffahrt gleichartig, gleichgerichtet, sondern hier wird gefragt: Muß man im Hinblick auf die Wasserabführung oder auch zusätzlich und völlig anders für die Betriedigung der Schifffahrtsbedürfnisse bauen.

Dieses „Andersbauen“ führte nun auch zu anderen Gedankengängen. Man achtete darauf, möglichst wenig von den eben erwähnten hindernden Wehren und Schleusen anzulegen. Dadurch wurden die Gefällstufen größer, ebenso die Wasser-

tiefen auf große Strecken. Dafür mußte man aber in Kauf nehmen, daß durch den Stau Schäden oder mindestens Einwirkungen auf die umliegenden Ländereien eintreten.

Ich mußte diese Maßnahmen und Gesichtspunkte erwähnen, weil sie den Uebergang zu den Schifffahrtskanälen bilden. Wenn wir die Schifffahrtskanäle als Verbindungskanäle zwischen einzelnen Flußgebieten betrachten, so finden wir, daß diese Kanäle sich oft in den alten Urstromtälern entlangziehen. Dort liegen sie also vielfach weitab von den eigentlichen schiffbaren Strömen. Es kommen die Fragen der Stauregelung und damit des Flußbaues dort nicht so stark zum Ausdruck. Dort sind die Kanäle nichts als verbindende Schifffahrtsstraßen, die lediglich für den Verkehr hergestellt sind. Wir sehen aber in der Stauregelung, in der Kanalisierung, wenn hier einmal das Fremdwort deutlich neben das Wort Stauregelung gestellt werden darf, das Verlangen, auch in an sich nicht oder schlecht schiffbaren Strömen soweit als möglich stromaufwärts zu gelangen, um die Wasserscheiden, d. h. den Uebergang von einem zum anderen Stromgebiet zu erreichen und zu überschreiten. Man denke an die Stauregelung des Main, des Neckar, auch der Oder, wenn wir z. B. letztere weiter verfolgen im Hinblick auf die Anlage des Oder-Donau-Kanals.

Damit komme ich nun zu den Kanälen selbst.

Es wäre falsch zu behaupten, daß all die Maßnahmen, also sowohl die Stauregelung, als auch die Führung eines Kanals in einem Urstromtal früher ohne jede wasserwirtschaftliche Ueberlegung vor sich gegangen ist. Wir wissen, daß beispielsweise beim Mittellandkanal und auch bei vielen anderen Kanälen älterer Zeit wasserwirtschaftliche Betrachtungen, so wie wir sie heute in der Gesamtwasserwirtschaft kennen, im Vordergrund gestanden haben. Aber diese erstreckten sich vielfach auf ganz wenige Punkte, etwa auf die Frage, wo bekomme ich das Wasser für den Kanal selbst her. Es waren dies die Fragen nach der Speisung des Kanals, oder die Frage: wie wende ich Wasserschäden, also Versumpfung oder auch übermäßige Grundwassersenkung ab. Auch sind Kanäle geplant und auch durchgeführt worden, bei denen man den Kanal zur Kraftgewinnung heranzog, ich denke da an den Main-Donau-Kanal, der seine Wirtschaftlichkeit in erster Linie dadurch beweisen sollte und soll, daß durch den Lechzubringer größere Abflusssmengen an den hohen Staustufen zur Kraftgewinnung herangezogen werden können. Aber all diese Maßnahmen und Betrachtungen wasserwirtschaftlicher Art sind doch nur vereinzelt vorhanden gewesen. Handelt es sich doch z. B. bei der Stauregelung mit gleichzeitiger Kraftgewinnung oft um nicht hoch im Werte stehende Laufkraftwerke.

Da ist ein Kanalentwurf, der leider wie so manche nicht zur Ausführung gekommen ist, zu erwähnen, der einmal von vornherein die wasserwirtschaftlichen Belange weit vor die Verkehrsfragen gestellt hat. Es ist dies der um 1907 entworfene Ostkanal des Geheimrats Professor Ehlers in Danzig. Dieser Kanal sollte, vielleicht zunächst etwas akademisch geplant, meist durch ein Gebiet gehen, das entgegen den Flußtälern oder Urstromtälern, von denen vorhin die Rede war, als stark zergliedert angesehen werden mußte. Von Thorn in das uralisch-baltische Hügelland hinein sollte der Wasserweg bis zu den masurischen Seen reichen. Später wurde der Kanalentwurf bis zum Memelstrom und weiter noch bis zur Düna bei Riga erwähnt. Bei dieser Planung tauchten so außerordentlich viele wasserwirtschaftliche Fragen

auf, daß die Frage des Verkehrs eigentlich völlig in den Hintergrund trat. Eine große Reihe von Wasserkraftanlagen beträchtlicher Größe hätte errichtet werden können, die Entwässerung der Moore, die Bewässerung von Heideland hätte in weitgehendem Maße durchgeführt werden können. Dadurch, daß der Kanal beispielsweise sich quer vor die nach Süden dem Narew zuströmenden Flüsse wie Lyckfluß, Pissek usw. legte, wurde deren Abfluß abgefangen. Somit konnte die Versumpfung des Narewgebietes zweifellos in hohem Grade beseitigt werden. Ob die Beseitigung der Versumpfung allerdings dem damaligen Rußland gelegen gekommen wäre, ist zu bezweifeln, denn die Sümpfe bildeten den wesentlichsten Festungsschutz für Ossowiec, Lomza usw. Es wäre aber das von diesem Randkanal abgefangene Wasser nutzbar gemacht worden dadurch, daß man es nach Norden führte und in der großen Abtreppe bei Elbing mit insgesamt rd. 100 m Fallhöhe zur Kraftnutzung heranzog. Auch selbst dort, wo der Kanalspiegel sich über dem Gelände befand, wo also für eine etwaige Moorentwässerung keine sogenannte Vorflut vorhanden gewesen wäre, konnte man folgende wasserwirtschaftliche Maßnahme treffen. Man brauchte das Wasser an diesen Stellen ja nur um einige Meter aus den Mooren heraus in den Kanal zu pumpen, und dieses gehobene Wasser erzeugte dann später, an die große Stufe von 100 m Fallhöhe gebracht, erheblich mehr elektrische Energie, als für das Pumpen zur Entwässerung der Moore gebraucht wurde. Dieser Kanalentwurf und nur wenige Gesichtspunkte von vielen seien hier erwähnt, lediglich um erst einmal die Stellung eines Kanals zur Wasserwirtschaft zu kennzeichnen. Es soll und kann also ein Kanal noch eine unendlich große Menge von Aufgaben erfüllen, wenn er nur richtig angelegt wird. Es ist klar, daß die wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkte, die früher nur nebenbei — gewissermaßen als Entschuldigung — vorgebracht wurden, die Kanalgegner nie recht überzeugen konnten. Und der damalige Ostkanal hat viel zu wenig das öffentliche Augenmerk auf sich gelenkt, auch kam der Krieg, und damit schwiegen all diese Fragen. So hat es lange gedauert, ehe die überzeugten Verfechter der Kanäle diese damals nur keimhaft vorhandenen allgemeinen wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkte als Kampfmittel gegen die Kanalgegner gebrauchen konnten.

Heute sieht es schon anders aus. Zwar werden auch heute noch neben den wasserwirtschaftlichen Vorteilen eines Kanals die sonst bestehenden Vorzüge stark betont, wie z. B. die allgemeine Verkehrsbelebung, die auch der Eisenbahn Vorteile bringt, oder wie neuerdings auch ganz besonders die Aufteilung und Lockerung der Industrie, die Möglichkeit guter Besiedelungstreifen, die gute Verbindung der Wasserstraßen mit den Lastkraftwagen, oder der Gesichtspunkt — der kurz erst vorgebracht wurde —, daß die Kanäle nichts weiter sind als verlängerte Hafenbecken, die wie Fangarme in das Land hineinragen. Es sind alle diese Gesichtspunkte aber m. E. doch nicht so wertvoll wie die allgemeinen wasserwirtschaftlichen Belange.

Wenn man heute aufmerksam die Presse verfolgt, sowohl die Tagespresse als auch die Fachpresse, so stößt man bei den Verfechtern von Kanälen auf diese alten Waffen. Es ist aber erfreulich, daß heute auch schon Männer, von denen man es früher nicht hätte erwarten können, Worte sagen, wie folgende:

„Von diesem Gesichtspunkt reicht es nicht aus, lediglich festzustellen, daß ein Kanal teurer als eine Eisenbahn ar-

beitet, sondern es sind noch schwerwiegende Gesichtspunkte wie die der Hochwasserregelung, der Bodenverbesserung, der Arbeitsbeschaffung in die Wagschale zu werfen*).

Dies sagte Herr Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Remy-Köln in einem Vortrage auf der Eisenbahnwissenschaftlichen Woche der westdeutschen Verwaltungsakademie in Düsseldorf über Kanäle.

Es wird also doch zu erwarten sein, daß die Kanalgegner in den Reihen der Reichsbahn nach und nach auch gerade die wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkte anerkennen, und das dürfte bereits einen großen Fortschritt bedeuten. Daß die neue Zeit mit dem Ziel des Gemeinwohls dieses Urteil zweifellos in hohem Maße gefördert hat, möge hier auch kurz erwähnt werden.

Die Gesichtspunkte, die seinerzeit beim Entwurf des Ostkanals auftauchten und die ich nur andeutungsweise erwähnen konnte, haben später bei weiteren Arbeiten von Professor Ehlers immer wieder Geltung gehabt. Ich hatte Gelegenheit, mich an diesen Arbeiten zu beteiligen, und habe öfter darüber nachgedacht, warum wohl jener Ost-Kanal und auch die späteren Entwürfe von so überzeugender Wertigkeit waren. Ganz zweifellos war es zunächst eine außerordentlich umfangreiche Raumpforschung, die getrieben wurde. Es war niemals so, daß etwa zwei für den Verkehr bedeutende Punkte miteinander verbunden wurden, sondern alle Entwürfe entstanden aus der allgemeinen Gestaltung des Landes, besonders aus der Art, Form und Lage der Niederschlagsgebiete heraus. Erst nachdem diese nach jeder Richtung hin erfaßt waren, kam die Linie selbst zu ihrem Recht. Und da schälten sich nach und nach Gesichtspunkte heraus, von denen ich jetzt zum Schluß noch einige kurz erörtern möchte.

In erster Linie — das dürfte bereits aus dem, was beim Ostkanal gesagt wurde, klar sein — dienten die Kanäle nicht nur der Fortbewegung der Schiffe, sondern auch des Wassers selbst. Aber nun nicht mehr lediglich in Richtung nach irgendeinem Vorfluter oder von Schleuse zu Schleuse, sondern hin und her nach den Stellen, die wasserwirtschaftlich wichtig waren, wo also das Wasser, sei es zur Kraftgewinnung oder sei es zur Bewässerung von Ländereien verwendet werden konnte. Vielfach war es möglich, auf dem Wege eines solchen Kanals große Speicherbecken anzulegen, in denen Hochwassermengen gesammelt werden konnten, um in wasserarmen Zeiten durch den Kanal hindurch an die Bedarfsstellen geführt zu werden.

Ganz besonders lagen die Kanäle nun nicht mehr im Flußtal oder gar im Flusse selbst, hatten also mit der Stauregelung, der Kanalisierung nichts mehr zu tun. Sie boten dadurch den Vorteil, daß der Kanal und damit die Schifffahrt dem Hochwasser, dem Eisgang und all den Unannehmlichkeiten entzogen wurde, die der Fluß trotz dieser Stauregelung noch hatte. Lange Kanalhaltungen waren die Folge, und ich möchte hier einen der Oder sehr nahe stehenden Entwurf

*) Aus „Völkischer Beobachter“ Nr. 148 vom 27. 5. 36, Beilage: Der Beamte im Dritten Reich, Folge 31. Liberalistische und nationalsozialistische Verkehrspolitik. Von Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Remy, Köln. Vortrag auf der Eisenbahnwissenschaftlichen Woche der westdeutschen Verwaltungsakademie.

zeigen (Abb. 1), der noch ein Ueberbleibsel aus dem Entwurf eines Oder-Weichsel-Kanals darstellt, bei dem die Möglichkeit nachgewiesen ist, daß man statt mit den 22 Stufen in der gestauerten Oder mit nur 5 Stufen auskommen könnte, wobei u. a. eine Kanalhaltung von etwa 100 km vorhanden ist. Ich bin der Auffassung, daß dieser Gesichtspunkt, also das Verlassen des Flußbettes und das Herangehen an die Hänge, besonders auf die geologisch vielfach vorhandenen, die Urstromtäler begleitenden Terrassen, grundsätzlich bei den Kanalentwürfen beachtet werden muß.

Wir haben uns früher auch schon mit der Linienführung des Oder-Donau-Kanals nach dieser Richtung hin beschäftigt. Soweit aus den Veröffentlichungen unserer tschechischen Nachbarn heute bekannt ist, liegt der Kanalplan in der oberen Oder auch wieder so vor, daß dieser Oderlauf in der Hauptsache gestauert wird, daß also dort wieder diese zahlreichen Staustufen entstehen, wie wir sie anderweit in der Oder, im Main, kennen. Ein Blick auf die Längenschnitte beispielsweise des Donau-Main-Rhein-Kanals und auch des Oder-Donau-Kanals zeigt sofort (Abb. 2), was gemeint ist.

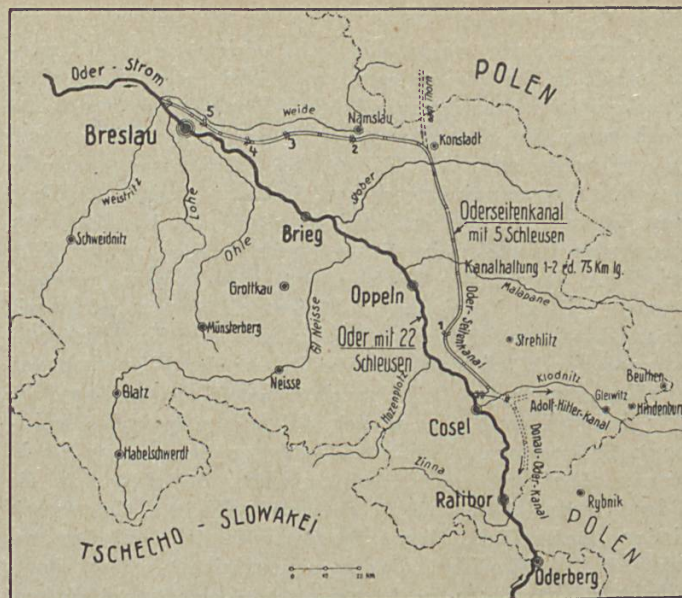


Abb. 1

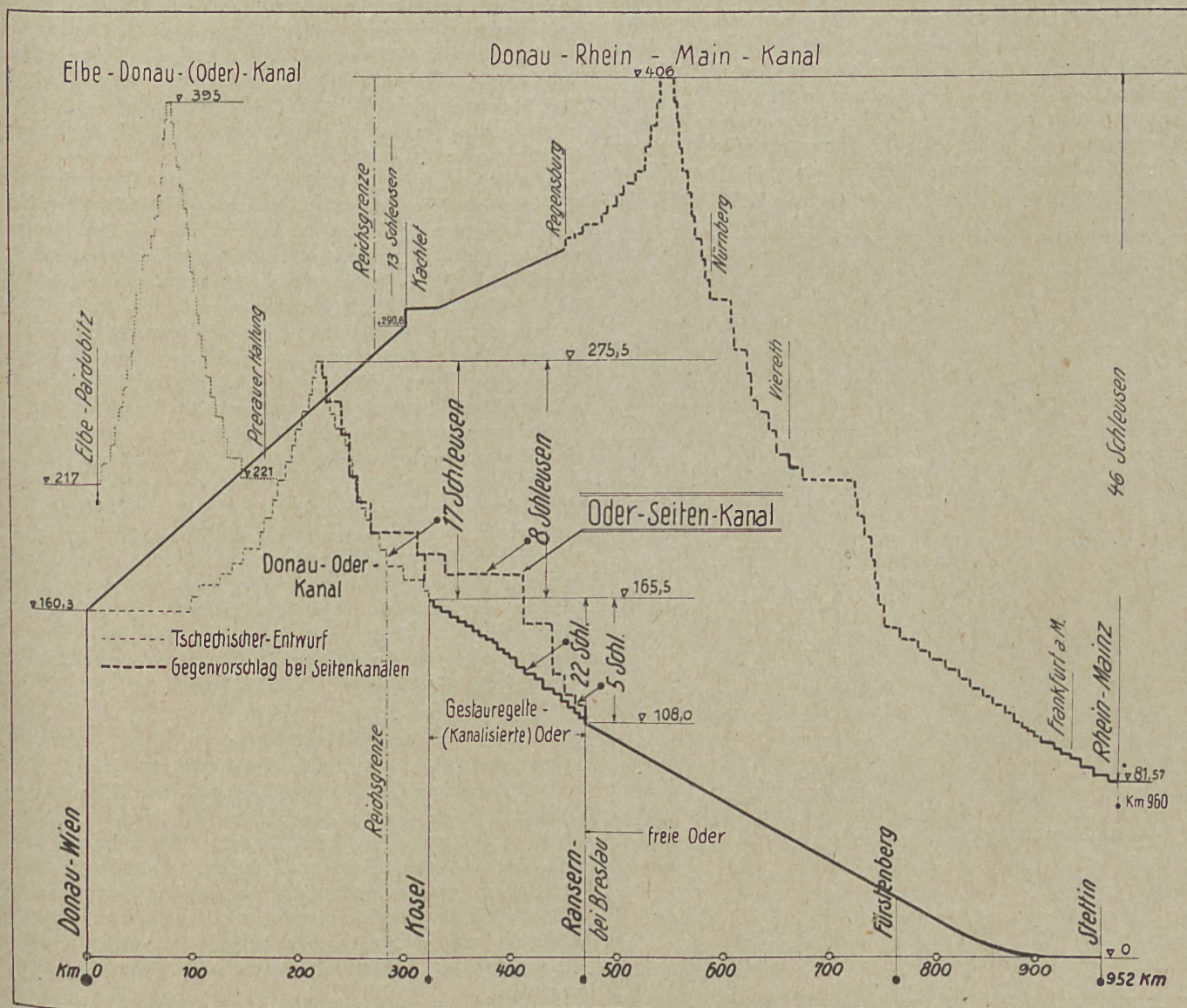


Abb. 2

Diese Gesichtspunkte stehen weiter im Zusammenhang mit der Frage, ob es zweckmäßig ist, Speicher für die Wasserwirtschaft in den Tälern selbst anzulegen, oder ob es nicht zweckmäßiger ist, mit dem Fluß und nun aber auch mit dem Hochwasser des Flusses aus diesem Bett herauszugehen und in geeigneten seitlichen Tälern und Mulden dieses Hochwasser im wasserwirtschaftlichen Sinne zu speichern. Wenn man diesen Gedanken in Verbindung mit den Kanälen faßt, wenn man beispielsweise das geplante Becken in der Elbe bei Pirna, in das das Hochwasser durch Pumpen gebracht werden soll, in Verbindung mit einem Kanal, ja selbst mit einem Kanaltunnel bringt, so dürften sich hier für den Kanalbau und die Möglichkeit der Verbindung der Flüsse mit den Kanälen ganz neue Gesichtspunkte und Wege eröffnen.

Wir sind ja heute bereits so weit, daß wir auch großen schiffbaren Strömen neue Flußbetten, in denen das gesamte Hochwasser abgeführt werden muß, schaffen. Ich denke an die Oderverlegung bei Ratibor. Es wird sich oft Gelegenheit finden, große Teile dieses Hochwassers in den oben erwähnten Seitenkanälen, die ja sowieso einen großen Querschnitt haben müssen, nach geeigneten Speichern zu bringen. Es ist selbstverständlich, daß bei einer solchen Wasserführung die Wassergeschwindigkeiten in den Kanälen so sein müssen, daß sie der Schifffahrt nicht gefährlich oder hinderlich sind, und es müssen auch selbstverständlich all die wirtschaftlichen Gesichtspunkte des Geländeerwerbs oder der Geländezerschneidung wie immer schon bedacht werden.

Aber wenn man erst einmal die Gedankengänge erfaßt hat, und wenn man sie dann bei jeder Planung wirken läßt, so eröffnen sich beinahe zwangsläufig immer neue Wege. Wenn sie auch schließlich niemals alle begangen werden können,

so werden sie doch im Hinblick auf den Fortschritt unserer technischen Kenntnisse und auf die wasserwirtschaftliche Einstellung unserer Gedanken von großem Nutzen sein können. Ich möchte am Ende meines Vortrages hier einen kleinen Einblick geben, auf welche eigenartige Weise solche Wege sich plötzlich auftun können. Sie wissen vielleicht, daß der große Entwurf des Elbe-Oder-Kanals auf Betreiben des Elbe-Oder-Kanalvereins nach vielen Richtungen hin durchgeführt worden ist. Es wurde eine sogenannte wirtschaftliche Linie durch das Wasserbauamt Glogau festgelegt, bei der die Fragen des Verkehrs entscheidend gewesen sind. Es wurde diese Linie nun weiter, auch nach der wasserwirtschaftlichen Seite hin untersucht.

Vor kurzer Zeit bekam ich das Ergebnis dieser Untersuchung zu Gesicht. Es ist da an einer Stelle der Grundsatz verfolgt worden, zur Speisung des Kanals nicht nur das Wasser eines Flusses, hier z. B. der Görlitzer Neiße, soweit es eben möglich war, in den Kanal einzuleiten, sondern es ist gleichzeitig ein großes Staubecken zwischengeschaltet worden (Abb. 3). In dieses Becken sollen auch große Hochwasser der Neiße eingeleitet werden können, um sie zu speichern. Aus dem Becken heraus würde dann, je nach Bedarf, das Wasser in den Kanal durch einen kleinen, kurzen Speisewasserzubringer fließen. Zwei meiner Studierenden werden nun eine Diplom-Aufgabe erhalten, diesen kleinen Zubringerkanal als Schifffahrtskanal auszubauen, wobei das Auslaßbauwerk gleichzeitig als Schifffahrtsschleuse auszubilden ist und auch der Verbindungskanal von der Neiße bis zum Speicherbecken, der sowieso einen großen Hochwasserquerschnitt haben muß, ebenfalls Schifffahrtskanal werden soll. Damit würde die Schifffahrt in einem verhältnismäßig billig herzustellenden Stichkanal, eben in diesem Speisewasserzubringer und in einem ausgesprochenen Wasserwirtschaftskanal bis in die Nähe von Penzig gelangen, und es steht für mich außer Zweifel, daß nunmehr auch die Stadt Görlitz ihren ersehnten Anschluß an die Schifffahrtsstraße erhalten könnte. Diese Gedankengänge sind zweifellos noch nicht ganz ausgereift, und die Bearbeitung der Aufgabe wird wahrscheinlich noch manches bringen, was zu beachten ist. Ich wollte mit diesem Beispiel aber auch nur zeigen: Hat man sich erst einmal von den gebräuchlichen Ansichten und Auffassungen frei gemacht und verwertet man mit einer gedanklichen Ordnung die in Einzelfällen erworbenen Erkenntnisse, dann kann man auch in Fällen, bei denen man es früher vielleicht nicht erwartete, also beim Bau von Schifffahrtskanälen, die Wasserwirtschaft, so wie sie sein soll, fördern, damit sie nicht nur dem Einzelnen, also dem Landwirt oder dem Wasserkraftmann oder der Trinkwasserversorgung oder der Schifffahrt dient, sondern dem Wohl der Gesamtheit, dem Wohl aller Volksgenossen, die ja alle Wassernutzer sind.

Bei meinen Ausführungen standen naturgegeben die wissenschaftlichen Dinge mehr im Vordergrund als die all-gemein-wirtschaftlichen Belange. Nach dieser Richtung fehlt also ganz zweifellos die Ergänzung. Ich bin mir aber klar darüber, daß heute ein Kanal, der sich diese technisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse im Rahmen der Wasserwirtschaft zu Nutzen macht, auch wenn er vielleicht von anderen wirtschaftlichen Erfordernissen oder Gesichtspunkten etwas abrücken muß, nicht der Vergangenheit angehört, sondern ein wertvolles Hilfsmittel beim Aufbau des Vaterlandes sein wird.

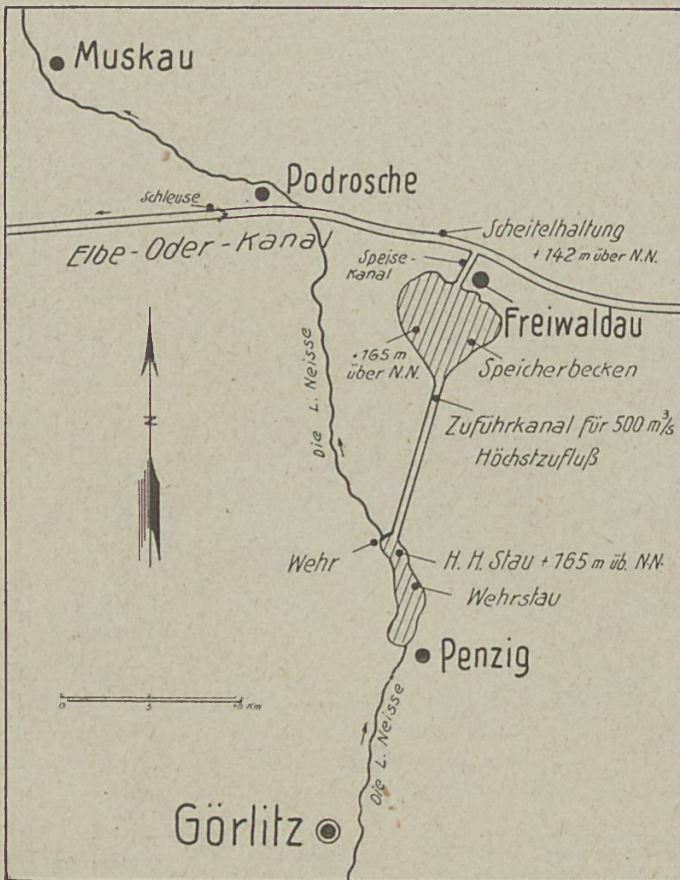


Abb. 3

Der Devisenberater.

Infolge der in großer Anzahl fortlaufend erscheinenden neuen Devisenvorschriften ist es auch für Firmen, die viel Erfahrungen im Auslandsgeschäft haben, immer schwieriger geworden, sich über alle Vorschriften und Maßnahmen des deutschen Devisenrechts zuverlässig orientiert zu halten. Die Firmen haben demzufolge häufig das Bedürfnis, sich bei Personen, die mit dieser schwierigen Materie besonders vertraut sind, zu unterrichten. Schon bisher hat daher auf dem Gebiet der Devisenbewirtschaftung eine Beratung der einzelnen Interessenten durch sachkundige Personen stattgefunden, die auch seitens der Devisenstellen nicht beanstandet wurde. Vielmehr hatten die Devisenstellen Devisenberater zuzulassen; eine Zurückweisung eines derartigen Beraters kam nur in Frage, wenn er nach Persönlichkeit und Vorbildung für eine sachgemäße Beratung keine Gewähr zu bieten schien. An Stelle dieser bisherigen formlosen Zulassung als Devisenberater ist nunmehr das Erfordernis der Einholung einer förmlichen Erlaubnis getreten. Es ist beobachtet worden, daß der Beruf des Devisenberaters vielfach von ungeeigneten Personen in mehr oder weniger anfechtbarer Weise ausgeübt wurde. Die neue Verordnung über die geschäftsmäßige Hilfeleistung in Devisensachen vom 29. Juni 1936 strebt an, den Berufsstand des Devisenberaters auf ein möglichst hohes Niveau zu bringen, damit den Erfordernissen der Wirtschaft in dieser Beziehung in jeder Weise Genüge getan ist.

Nach der neuen Verordnung bedürfen Personen, die in fremden Devisensachen geschäftsmäßig Hilfe leisten, dazu der vorherigen Erlaubnis der zuständigen Devisenstelle. Eine geschäftsmäßige Hilfeleistung liegt sowohl dann vor, wenn eine beratende Tätigkeit auf dem Devisengebiet ausgeübt wird, als auch dann, wenn jemand für einen anderen bei den Behörden als Bevollmächtigter oder Beistand auftritt, d. h. mündlich verhandelt oder schriftliche Anträge einreicht. Unter Devisensachen im Sinne der Verordnung sind alle Angelegenheiten, die unmittelbar oder mittelbar durch das Devisengesetz oder seine Durchführungsvorschriften berührt werden, gleichgültig, in welches Arbeitsgebiet einer Devisenbehörde sie fallen, zu verstehen. Devisensachen sind auch die den Ueberwachungsstellen übertragenen devisenwirtschaftlichen Aufgaben, ebenso die Angelegenheiten der Verordnung über den Warenverkehr vom 4. September 1934, soweit sie die Tätigkeit der Ueberwachungsstellen bei der Bewirtschaftung der Waren betreffen. Nicht dagegen sind als Devisensachen im Sinne der Verordnung Angelegenheiten anzusehen, die zur Zuständigkeit der Prüfungsstellen gehören, da die von den Prüfungsstellen zu treffenden Entscheidungen nicht Rechtsangelegenheiten, sondern nur rein wirtschaftliche Vorgänge betreffen.

In der Ausführungsanweisung zu der Verordnung ist ausdrücklich festgestellt, daß bei der Prüfung, ob der Gesuchsteller die für den Beruf des Devisenberaters erforderliche Zuverlässigkeit und persönliche Eignung sowie genügend Sachkunde besitzt, ein strenger Maßstab anzulegen ist. Außerdem ist bei der Zulassung auch die Frage zu prüfen, ob das Bedürfnis nicht bereits durch eine hinreichende Zahl von Devisenberatern oder anderen Personen oder Stellen, die auf dem Devisengebiet beratend tätig sein dürfen, gedeckt ist.

Was das Zulassungsverfahren angeht, so ist in der Regel eine Aeußerung der zuständigen Polizeibehörde und des zuständigen Gaugruppenleiters Wirtschaftsrechtler des nationalsozialistischen Rechtswahrerbundes zu dem Antrag einzuholen. Daneben können sich andere Stellen gutachtlich zu dem Gesuch äußern, wobei in der Ausführungsanweisung ausdrücklich darauf hingewiesen wird, daß sich meist die Anhörung der für den Wohnsitz des Gesuchstellers zuständigen Industrie- und Handelskammer empfehlen wird. Es sollen nur Personen zugelassen werden, die nach ihrer Persönlichkeit und Vorbildung sowie ihrer bisherigen beruflichen Tätigkeit die Gewähr dafür bieten, daß sie eine hervorragende Sachkenntnis besitzen und deshalb in der Lage sind, gewissermaßen als Spezialanwälte für Devisensachen tätig zu werden. Die Erlaubnis kann nur Personen erteilt werden, die das 25. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Auch zur Devisenberatung werden Juden nicht zugelassen. Lediglich kann auf Antrag Juden und jüdischen Vereinigungen, die jüdische Auswanderer beraten wollen, die Erlaubnis zur Hilfeleistung für dies spezielle Gebiet erteilt werden. Wichtig ist ferner, daß eine Reihe von Personen und Stellen, die bereits einer Aufsicht im Rahmen von Gesetzen und Verwaltungsanweisungen unterstehen, von der Erlaubnispflicht ausgenommen sind, z. B. Behörden, Dienststellen der NSDAP. und ihrer Gliederungen sowie Körperschaften des öffentlichen Rechts, unter die in erster Linie auch die Industrie- und Handelskammern fallen. Ferner bedürfen u. a. einer Erlaubnis nicht: Rechtsanwälte, Notare, allgemein zugelassene Steuerberater, öffentlich bestellte Wirtschaftsprüfer sowie auf berufsständischer und ähnlicher Grundlage gebildete Vereinigungen oder Stellen, soweit sie im Rahmen ihres Aufgabenbereichs für ihre Mitglieder in Devisensachen Hilfe leisten. Auch bestimmt die Verordnung ausdrücklich, daß Devisenbanken im Rahmen ihres Geschäftsbetriebes Devisensachen besorgen dürfen, wie auch Handelsfirmen in unmittelbarem Zusammenhang mit einem Geschäft, das zu ihrem Handelsgewerbe gehört, Devisensachen für ihre Kunden erledigen können. Wenn also z. B. ein Speditionsunternehmen bei dem ihm von seinem Kunden übertragenen Geschäft für diesen die Nebenkostenbescheinigung besorgt, so ist dies ohne weiteres statthaft.

Wenn die Erlaubnis erteilt ist, so hat der Devisenberater weitgehende Befugnisse. Mit Rücksicht auf die örtlich und sachlich verschieden gestaltete Zuständigkeit der Devisenbehörden ist die Ausübung der Devisenberater auf Grund der Erlaubnis nicht auf einen örtlichen Bezirk beschränkt, sondern im gesamten Reichsgebiet statthaft, falls nicht ausdrücklich eine Beschränkung auf ein bestimmtes räumliches Gebiet bei der Erteilung der Erlaubnis oder auch nachträglich erfolgt. Eine solche Beschränkung ist aber nur dann vorzunehmen, wenn der Gesuchsteller dies beantragt, oder wenn aus seinen Angaben in dem Zulassungsgesuch hervorgeht, daß seine Tätigkeit in keinem Falle über einen bestimmten Bezirk hinausgehen wird. Abgesehen von etwaigen räumlichen Beschränkungen bestimmt § 5 der Verordnung auch, daß die Wirksamkeit des Devisenberaters auf die Tätigkeit bei bestimmten Stellen oder auf bestimmte Sachgebiete beschränkt werden kann. So besteht die Möglichkeit, daß in besonderen Fällen eine Beschränkung etwa nur auf den Kapital- und Wertpapierverkehr oder die Auswanderung in

Frage kommt. Ferner bestehen für das Auftreten bei den Ueberwachungsstellen gewisse Einschränkungen. Wenn die Erlaubnis auch die Befugnis zum Auftreten vor einer Ueberwachungsstelle gewähren soll, so hat sich der Präsident des Landesfinanzamts vor der Erteilung mit den betreffenden Reichsbeauftragten in Verbindung zu setzen. Es ist deshalb in dem Gesuch auf Zulassung anzugeben, ob ein Auftreten vor einer oder mehreren Ueberwachungsstellen beabsichtigt ist. Der Umfang der Tätigkeit, die ein Devisenberater auf Grund der ihm erteilten Erlaubnis ausüben darf, ist jedenfalls in dem Zulassungsbescheid der Devisenstelle genau zu umschreiben.

Die Verpflichtungen, die der Devisenberater mit seiner Zulassung übernimmt, gehen insbesondere dahin, daß er die übernommenen Geschäfte redlich, gewissenhaft und ordnungsmäßig führt und die Tatsachen, die ihm bei berufsmäßiger Ausübung seiner Tätigkeit anvertraut oder zugänglich werden, geheimhält. Ein Devisenberater, der gegen die Vorschrift der Geheimhaltung verstößt, setzt sich gerichtlicher Bestrafung aus. Ferner ist der Devisenberater verpflichtet, über die von ihm bearbeiteten Angelegenheiten ein fortlaufendes Verzeichnis zu führen sowie eine Buchführung über die geforderten und gezahlten Vergütungen und über die Einnahme und Verwendung fremder Gelder anzulegen. Was den letzten Punkt angeht, so ist der Devisenberater auf Grund der Ausführungsanweisung berechtigt, Reichsmarkzahlungen zu treuen Händen unter der Voraussetzung anzunehmen, daß er unverzüglich die zur Weitergabe des Be-

trages erforderliche Genehmigung nachsucht und den Betrag, falls die Genehmigung versagt wird, alsbald an den zuständigen Inländer zurückzahlt.

Untersagt ist dem Devisenberater selbstverständlich die Mitwirkung in Angelegenheiten, bei denen erkennbar unerlaubte oder unlautere Zwecke verfolgt werden. Unzulässig ist ferner eine Tätigkeit, nachdem eine solche bereits für einen anderen Beteiligten in einem entgegengesetzten Sinne ausgeübt war. Schließlich ist hervorzuheben, daß der Devisenberater Dritten in irgendwelchen Ankündigungen seine Dienste unaufgefordert nicht anbieten darf. Die Ueberwachung der Tätigkeit des Devisenberaters wird durch die Devisenstellen vorgenommen. Die einmal erteilte Erlaubnis kann unter bestimmten Voraussetzungen, auf die hier nicht näher einzugehen ist, widerrufen werden.

Die neue Berufsbezeichnung lautet „Devisenberater“; eine andere Bezeichnung darf nicht geführt werden. Es ist also durch die neue Verordnung ein neuer Stand geschaffen worden, und die vorstehend kurz gekennzeichneten Vorschriften lassen erkennen, daß hierbei die Tendenz obgewaltet hat, einen hochqualifizierten Berufsstand zu schaffen, wie er allein den Erfordernissen der schwierigen Materie, die die Devisenbewirtschaftung ist, entspricht. Es ist anzunehmen, daß die Wirtschaftskreise, für die die Hilfeleistung eines Devisenberaters in erster Linie in Frage kommt, die Neuregelung der Zulassung der Devisenberater als im größten Interesse der Wirtschaft liegend allgemein begrüßen. S.

Mitteilungen der Industrie- u. Handelskammer

Einzelhandel

Werktägliches Ladenschluß.

Die Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern hat sich vor einiger Zeit mit der Anfrage an den Herrn Reichs- und Preußischen Arbeitsminister gewandt, wie die Entgegennahme von Bestellungen nach Ladenschluß bei sogenannten Propagandaveranstaltungen auf Grund der Bestimmungen der §§ 24 und 25 der Arbeitszeitverordnung vom 26. 7. 1934 zu beurteilen sei. Von den Veranstaltern derartiger Propaganda-Abende war die Auffassung vertreten, daß die Entgegennahme von Bestellungen zulässig sei. Zur Begründung wurde angeführt, daß eine offene Verkaufsstelle im Sinne des § 24 nicht vorliege, und daß § 25 zwar das Feilbieten von Waren, nicht aber die Entgegennahme von Bestellungen untersage. Die Arbeitsgemeinschaft hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß das Ergebnis einer solchen Auslegung unbefriedigend sei, da wirtschaftlich gesehen ein grundsätzlicher Unterschied zu den sonst üblichen Arten des Warenvertriebs im Einzelverkauf an den letzten Verbraucher nicht bestehe. Der Reichs- und Preußische Arbeitsminister hat sich zu der Angelegenheit wie folgt geäußert:

„§ 24 der Arbeitszeitordnung regelt den werktäglichen Ladenschluß offener Verkaufsstellen. Der Begriff „offene Verkaufsstelle“ umfaßt alle Veranstaltungen, bei denen von einer festen, für jedermann zugänglichen Stelle aus im stehenden

Gewerbebetriebe Waren vertrieben werden. Nach § 25 der Arbeitszeitordnung finden die Vorschriften über den werktäglichen Ladenschluß auch auf das Feilbieten von Waren an öffentlichen Orten im Hausierhandel Anwendung. Ob Werbeveranstaltungen der von Ihnen bezeichneten Art als offene Verkaufsstellen im Sinne des § 41 a der Gewerbeordnung und des § 24 der Arbeitszeitordnung oder als öffentliche Orte im Sinne von § 42 b der Gewerbeordnung und § 25 der Arbeitszeitordnung anzusehen sind, wird nach den besonderen Verhältnissen des Einzelfalles zu beurteilen sein. Im Falle des § 25 der Arbeitszeitordnung würde eine zu enge Auslegung des Begriffs „Feilbieten von Waren“ dem Zweck dieser Vorschrift widersprechen, wonach die Ladenschlußvorschriften für den Hausierhandel grundsätzlich in dem gleichen Umfange wie für offene Verkaufsstellen gelten sollen. Hiernach wäre ein Verkauf von Geräten durch Händler oder Herstellerfirmen unmittelbar an Verbraucher anläßlich von Werbe-Abenden unzulässig.

Die zurzeit nach dem Wortlaut der in Frage kommenden Vorschriften nicht ausgeschlossene Möglichkeit einer anderen Auslegung, die davon ausgeht, daß § 25 der Arbeitszeitordnung, abweichend von den §§ 42 b und 55 der Gewerbeordnung, nur das „Feilbieten von Waren“, nicht dagegen das Aufkaufen von Waren und Aufsuchen von Bestellungen im Hausierhandel betrifft, wird voraussichtlich durch die in Aussicht genommene Neuregelung des gesetzlichen Ladenschlusses beseitigt werden.“

Berufsförderung.

Wir entnehmen dem Pressedienst des Einzelhandels vom 17. Juli d. J. folgendes:

„In der Deutschen Wirtschafts-Zeitung (Nr. 29) nimmt der zuständige Referent der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel, Hermann Bonte, zu den Fragen der Berufsgestaltung im Einzelhandel Stellung. Bonte wendet sich in seinen Ausführungen besonders gegen das Bestreben, in der Ausbildung eine Differenzierung zwischen dem Berufsziel „Kaufmann“ und „Verkäufer“ eintreten zu lassen. Er geht davon aus, daß in den Richtlinien für die Ausbildung von Lehrlingen im Einzelhandel folgendes Lehrziel des Einzelhandels grundsätzlich festgelegt worden ist: „Ziel der Lehre ist die Heranbildung zum fachlich durchgebildeten Kaufmann im Einzelhandel, der sich einen bestimmten Grundstock allgemeinen kaufmännischen Wissens und Könnens angeeignet hat und dadurch nach entsprechender Einarbeitungszeit befähigt ist, auch auf anderen kaufmännischen Gebieten tätig zu sein.“

Wie sieht diese Ausbildung nun praktisch aus? Jeder Lehrling, der einmal an den Aufgaben des Einzelhandels mitarbeiten will, muß eine lebendige Vorstellung davon erhalten, was zu den Geschäften, der Arbeitsweise und der betrieblichen Gesamtverantwortung eines Kaufmannes jenes Fachzweiges gehört. In kleineren und mittleren Betrieben ist es ohne weiteres möglich, dem Lehrling dies Gesamtbild der Berufsarbeit eines Einzelhandelskaufmanns zu vermitteln. In größeren Betrieben sollte der Lehrling, wenn er seiner Veranlagung oder der Struktur des Betriebes nach vorwiegend im Verkauf ausgebildet werden soll, mindestens $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Jahr die Kontorarbeiten — oder umgekehrt — durch praktische Mitwirkung übersehen lernen. Verhindert werden soll die Ausbildung von Spezialisten, die für die Freuden, aber auch für die Nöte und Sorgen ihres Berufes kein Verständnis haben können. Es ist selbstverständlich, daß es nicht im Sinne der Berufsführung des Einzelhandels liegen kann, mit dem Herausstellen dieses einen Lehrzieles nun alle erzieherischen Kräfte in ihrem gesunden Streben abzudrosseln und die Erziehung eines „Einheitslehrlings“ zu verlangen. Jeder muß den Beruf in seiner Gesamtheit übersehen können, um sich in Teilgebieten nach eigenem Wunsch und eigener Veranlagung spezialisieren zu können.

Alle Berufsplanung im Einzelhandel hat von den Grundsätzen der Einzelhandelsgesetzgebung auszugehen, die persönliche und fachliche Eignung von dem verlangt, der sich im Einzelhandel selbständig machen will. Die Berufsführung muß versuchen, möglichst vielen tüchtigen jungen Kaufleuten den Weg zur Selbständigkeit freizumachen, um die Ergänzung des Berufes durch diejenigen, die keine kaufmännische Ausbildung genossen haben, langsam ausschalten zu können. Eine Teilfrage des Gesamtproblems hat in letzter Zeit zu manchen Veröffentlichungen Anlaß gegeben: soll der weibliche Nachwuchs des Einzelhandels nach anderen Gesichtspunkten ausgebildet werden wie der männliche? So wird z. B. zum Ausdruck gebracht, daß in Süddeutschland in der Hauptsache weibliche Verkaufskräfte mit einer guten Spezialausbildung im Verkauf gebraucht würden. Man glaubt hier aus diesem Grunde auf eine Ausbildung der weiblichen Lehrlinge auf dem Gebiete des allgemein-kaufmännischen Wissens verzichten zu können und führt als weiteres Argument für eine Spezialausbildung als Nur-Verkäuferin an, daß Organisation und Ar-

beitsgestaltung der Berufsschule dem Berufsziel des Einzelhandels nicht entsprechen.

Demgegenüber ist mit aller Entschiedenheit zu betonen, daß ein Abweichen von dem klaren Berufsziel aus den genannten Gründen nicht verantwortet werden kann. Es kann doch von der berufspolitischen Linie des Einzelhandels nicht deshalb abgewichen werden, weil Lehrlinge in einzelnen Kammerbezirken an der Kaufmannsgehilfenprüfung ihrer Schwierigkeiten wegen nicht teilnehmen wollen oder gar die Prüfungen in großer Zahl nicht bestanden haben? Wird das Prüfungsziel vielfach nicht erreicht, so liegt das entweder an einem nicht mit hinreichender Sorgfalt ausgewählten Nachwuchs oder an einem nicht ausreichenden System der Ausbildung in Lehre und Schule.

Der Einzelhandel hält an seinem Erziehungsziel fest, ohne dadurch seine Lehrherren oder seinen Nachwuchs in eine Zwangsjacke zu stecken. Auch die weiblichen Helfer brauchen die „Kaufmannsgesinnung“, die eben nur in einer Gesamtvorstellung von der Berufsarbeit wurzeln kann. Warum eine zweitrangige Behandlung der weiblichen Mitarbeiter des Einzelhandels, wenn in anderen Berufen nicht daran gedacht wird?

Man darf nicht verkennen, daß der Einzelhandel, wenn man die Züchtung von Teilarbeitern weiterführt, nicht in der Lage sein wird, selbständige Werbe- und Absatzplanung durchzuführen, also der Industrie die Hilfe und Entlastung zu bieten, die sie zur Konzentration auf ihre eigentlichen Produktionsaufgaben vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus dringend braucht.

Die Berufsführung des Einzelhandels sieht im Einzelhandelsschutzgesetz, wenn es auch zunächst zum Schutze des Bestehenden geschaffen war, kein Monopol für das Bestehende, sondern die Grundlage für eine Steigerung der Leistung des Gesamtberufes und eine Auslese der Besten in einer heranwachsenden Kaufmannsjugend. Unter diesen Gesichtspunkten sind alle Maßnahmen des Einzelhandels auf dem Gebiete der Berufserziehung zu verstehen, und der Einzelhandel erwartet, daß alle anderen an der Erziehung seines Nachwuchses mitarbeitenden Stellen ihm bei der Durchsetzung der Ziele helfen!

Großhandel und Einzelhandelsschutzgesetz.

In letzter Zeit sind einige neuere Entscheidungen zu Fragen des Einzelhandelsschutzgesetzes ergangen, die im Einzelhandel Beachtung verdienen. Es handelt sich einmal um die Frage, ob Großhandlungen, die gelegentliche Verkäufe an den letzten Verbraucher tätigen, insoweit als Einzelhandelsverkaufsstellen im Sinne des Einzelhandelsschutzgesetzes zu betrachten sind. Dazu hat die Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern übereinstimmend mit der Auffassung des Reichswirtschaftsministers mitgeteilt, daß auf offene Verkaufsstellen, die sich nicht ausschließlich auf den Verkauf an gewerbliche Wiederverkäufer oder Weiterverarbeiter beschränken und Einzelverkäufe an letzte Verbraucher vornehmen, das Einzelhandelsschutzgesetz Anwendung findet. Dabei kommt es nicht darauf an, in welchem Verhältnis die Umsätze bei dem Einzelverkauf an letzte Verbraucher zu den Umsätzen bei dem Verkauf an gewerbliche Wiederverkäufer oder Weiterverarbeiter stehen. Es genügt, daß überhaupt Einzelverkäufe an letzte Verbraucher vorgenommen werden.

Filmverkauf aus Automaten.

Die Fachuntergruppe Photo und Röntgenbedarf in der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel hat zusammen mit den anderen Fachorganisationen Richtlinien für den Verkauf von Filmen aus Automaten aufgestellt. Durch diese Richtlinien, die z. B. in der „Photo-Woche“ veröffentlicht werden, wird die Frage geklärt, welche Geschäfte zur Aufstellung von Filmautomaten berechtigt sind. Der Reichsarbeitsminister hat der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel mitgeteilt, daß die zuständigen Behörden von dieser Regelung in Kenntnis gesetzt und veranlaßt worden sind, einen Verkauf von Filmen aus Automaten durch Drogerien und Photohandlungen während der allgemeinen Ladenschlußzeiten als zulässig anzusehen, wenn die in der Vereinbarung festgelegten Richtsätze erfüllt sind.

Unzulässige Kundenfreifahrten.

In letzter Zeit haben verschiedene Gerichte und Einigungsämter gegen die unentgeltliche Beförderung von Kunden Stellung genommen, weil die Gewährung von Freifahrten an Kaufinteressenten gegen die Vorschriften des Wettbewerbsgesetzes verstöße. Auch der Sonderausschuß zur Regelung von Wettbewerbsfragen im Einzelhandel hatte diesen Standpunkt vertreten und gleichzeitig darauf hingewiesen, daß derartige Kundenfreifahrten unter Umständen auch die Bestimmungen des Beförderungsgesetzes verletzen können. Jetzt wird ein neuer gutachtlicher Spruch zu dieser Frage bekannt, den das Einigungsamt für Wettbewerbsstreitigkeiten zu Arnberg und Hagen auf Antrag der Ortsgruppe Hagen der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel gefällt hat. Ein Möbelgeschäft, das ab Lager verkaufte, beförderte Kaufinteressenten unentgeltlich an das Lager und zurück an ihren Heimatort. Die Firma veranstaltete auch Werbeausstellungen und sandte den Kunden Gutscheine für Rückvergütung der Eisenbahnfahrkosten zu. Nach Angabe der Firma betrug die Kosten der Kundenbeförderung 2 bis 3 Prozent ihres Bruttoverdienstes; schätzungsweise sollen etwa 50 Prozent der beförderten Personen Einkäufe tätigen.

Das Einigungsamt erblickte in dieser unentgeltlichen Kundenbeförderung, auch wenn sie ohne Kaufzwang geschieht, ebenfalls eine Wettbewerbsbehandlung, die gegen die guten Sitten im Sinne des § 1 UWG. verstößt. Im kaufmännischen Leben sei es nicht üblich, daß der Geschäftsinhaber die Reisekosten seiner Kundschaft zu seinem Geschäftstrage. Eine derartige Handhabung widerspreche den guten kaufmännischen Sitten sowohl nach der Auffassung des Kaufmanns als der des Kunden; sie würde auch zu einer erheblichen Steigerung der Geschäftskosten und zu einer Verteuerung der Waren führen. Die Anerkennung des Werbemittels der Freifahrt zu Gunsten außerhalb wohnender Kaufinteressenten würde zu einem schrankenlosen Wettbewerb mit einer Unsumme von Mißbräuchen zum Schaden des redlichen Handels führen. Kaufmännische Sitte und kaufmännischer Anstand forderten, daß der Käufer in seinem Kaufentschluß frei sei und darin nur durch Güte und Preiswürdigkeit der Ware bestimmt werde. Der anständig denkende Kaufinteressent habe aber das Gefühl, sich für die Freifahrt erkenntlich zeigen zu müssen. Das Einigungsamt erblickt in der Gewährung von Freifahrten also ein wettbewerbsfremdes Mittel, das mit den

Auffassungen eines lautereren Geschäftsgebarens nicht zu vereinbaren ist.

Keine betriebsfremde Werbung im Schaufenster.

Der Pressedienst des Einzelhandels teilt unter dem 31. Juli d. J. folgendes mit:

„Wie erneut festgestellt werden mußte, ist der wilde Anschlag von Plakaten für Wirtschaftswerbung, d. h. ihr Anschlag an Gebäuden, Zäunen, Mauern, Bäumen usw. nach wie vor verboten. Er verletzt den Schönheits- und Ordnungssinn der Bevölkerung. Das gilt auch vom Anschlag von Plakaten, die nicht der Wirtschaftswerbung dienen. Auch der Schaufensteraushang von Plakaten für Wirtschaftswerbung ist verbotener Wildanschlag, soweit diese Werbung nicht die Waren oder Leistungen des Ladeninhabers betrifft. Schaufenster sind keine Anschlagsäulen oder Zeitungen. — Das Verbot, betriebsfremde Wirtschaftswerbung im Schaufenster zu betreiben, bezieht sich freilich nicht auf Plakataushänge für nationalpolitische Aktionen, wie z. B. Winterhilfswerk und Erster Mai.“

Lieferung von Freigas ist eine verbotene Zugabe!

Ein Gaswerk hatte mit der örtlichen Gasgemeinschaft vereinbart, daß beim Kauf von Gasgeräten eine bestimmte Menge Gas unentgeltlich als „Freigas“ geliefert werden sollte. Das Oberlandesgericht Hamm hat jedoch durch Urteil vom 13. Mai 1936 entschieden, daß eine verbotene Zugabe vorliegt, wenn dem Käufer beim Kauf eines Gasgerätes eine bestimmte Menge Freigas gewährt oder angepriesen wird. Denn begrifflich und nach dem Sprachgebrauch sei „Freigas“ eine Zugabe. Bei dieser Feststellung sei es auch unerheblich, ob der Verkäufer des Gerätes und der Gewährer der Freigasmenge ein und dieselbe Person sind, weil nach der Zugabeverordnung Personengleichheit bei Bewirkung der Haupt- und Nebenleistung nicht erforderlich ist. Gaswerk und Gasgeräteverkäufer arbeiten hier eng zusammen, um durch die Verkoppelung von Gasgeräteverkauf und Freigasgewährung ihre gemeinsamen und gleichgerichteten wirtschaftlichen Interessen zu fördern. Rechtlich und tatsächlich war ein enger Zusammenhang zwischen Zugabe und Hauptverkaufsgeschäft gegeben, so daß insofern auch der Zusammenhang zwischen Haupt- und Nebenleistung im Sinne der Zugabeverordnung vorlag.

Das Gericht weist in der Urteilsbegründung auch den Einwand zurück, daß es sich bei der beanstandeten Maßnahme um eine „Arbeitsbeschaffung größten Stils“ gehandelt habe. Dieser Hinweis sei schon deshalb nicht stichhaltig, weil sich jene Maßnahme für andere Wirtschaftskreise arbeitsverringend auswirke und z. B. die Beschäftigungsmöglichkeit im Energiezweig Kohle zu Gunsten des Energiezweiges Gas vermindere.

Verkehrswesen Gewichtskontrollen der Lastwagen

Der Polizeipräsident in Stettin richtete das folgende Schreiben an die Industrie- und Handelskammer mit der Bitte, auf die beteiligten Gewerbetreibenden entsprechend einzuwirken:

„Bei den auf Grund der Reichsstraßenverkehrsverordnung durchzuführenden Gewichtskontrollen der Lastkraftwagen sind

in letzter Zeit zahlreiche Fahrzeuge von Handelsfirmen mit erheblichen Ueberladungen festgestellt worden. Die genaue Beachtung der Vorschriften über die Höchstbelastung von Lastkraftwagen muß im Interesse der Schonung von Straßen, Vermeidung von Erschütterungen und Beschädigung von Gebäuden und vor allem zur Vermeidung von Unfällen durch Versagen der Bremsen überladener Lastkraftwagen unbedingt gefordert werden. Abgesehen davon, daß bei Verstößen gegen die bestehenden Vorschriften empfindliche Bestrafung zu gewärtigen ist, haben die Betroffenen auch noch mit Zeitverlusten zu rechnen. Bei Unfällen sind unter Umständen erhebliche Schadenersatzansprüche zu befriedigen. Ich bitte daher, von dort aus die Gewerbetreibenden Ihres Zuständigkeitsgebietes ernstlich zu ermahnen, die Vorschriften über die zulässige Höchstbelastung der Lastkraftwagen in Zukunft besser zu beachten."

Eisenbahn-Güterverkehr *)

a) Deutsche Tarife.

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

Der **Ausnahmetarif 5 B 7 (Haldenmassen)** wurde mit Gültigkeit vom 1. August 1936 eingeführt.

Der **Ausnahmetarif 14 B 3 (Benzin, synthetisches usw.)** wurde mit erweitertem Warenverzeichnis, Geltungsbereich usw. unter Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum 1. August 1936 neu herausgegeben.

In den **Ausnahmetarifen**

9 B 10 (Blei und Zink)	wurde die Geltungsdauer verlängert
24 B 9 (Sammelgut in Wagenladungen)	längstens bis 30. September 1936
2 A 1 (Steine usw.)	31. März 1937
4 A 1 (Spat)	31. Juli 1937
4 A 2 (Ausstampfmasse)	"
11 B 11 (Stalldünger)	"
12 A 4 (Natron)	"
12 A 6 (Glaubersalz)	"

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

12 A 7 (Sulfitablauge)	31. Juli 1937
18 S 2 (Allgäuer Käse)	"
2 S 1 (Kieselerde)	31. August 1937
3 A 2 (Graphitschmelztiegel)	"
16 B 5 (Gemüse, frisches usw.)	"
16 B 6 (Kohlrüben, frische usw.)	"
18 B 13 (Rübenroh Zucker)	"
18 A 2 (Rübenroh Zucker usw.)	"

b) Verschiedenes.

Aenderungen von Bahnhofsnamen. Nachstehende Bahnhofsamen wurden bzw. werden wie folgt geändert:

von:	auf:	am:
Cranenburg	Kranenburg	23. 7. 1936
Calcar	Kalkar	23. 7. 1936
Hessental	Hall (Schwäb)-Hessental	4. 10. 1936
Krauthausen	Jülich-Krauthausen	23. 7. 1936.

Gewährung einer Frachtermäßigung für die Beförderung von Gütern im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung: (vorst) Kleinsiedlung. Mit Gültigkeit vom 1. August 1936 wurden die „Bestimmungen über die Gewährung einer Frachtermäßigung für die Beförderung von Gütern im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung: (vorst) Kleinsiedlung“ unter gleichzeitiger Verlängerung der Geltungsdauer auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 31. Juli 1937, und unter Aenderung des Wortlauts der vorgeschriebenen Bescheinigungen neu herausgegeben.

Die bisherigen Bestimmungen wurden hierdurch aufgehoben. **Gewährung einer Frachtermäßigung für die Beförderung von Gütern im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung: Arbeitsbeschaffungsprogramm für das Saarland 1935.** Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1936 wird für die Beförderung von Baustoffen, die für das Arbeitsbeschaffungsprogramm für das Saarland 1935 bestimmt sind, eine Frachtermäßigung gewährt.

Kursänderungen. Im Verkehr mit nachstehenden Ländern wurden die Kurse ab 1. August 1936 wie folgt festgesetzt:

Verkehr mit	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
England	1 engl. Pfd. = 1248 Rpf.	1 RM. = 0,081 engl. Pfd.
Frankreich	1 Fr. = 16,5 Rpf.	1 RM. = 6,09 Fr.
der Schweiz	1 Fr. = 81,3 Rpf.	1 RM. = 1,23 Fr.

Kreditschutz

Konkursverfahren:

Name:	Wohnort:	Tag der Eröffnung:	Konkursverwalter:
Riehn, Otto, Kaufmann	Wollin Hindenburgstraße 7	29. 7. 36	Bücherrevisor Grabow, Swinemünde.

Post, Telegraphie

Rechnungen als Geschäftspapiere.

Auf Grund ihr zugegangener Anregungen hat sich die Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern an den Reichspostminister gewandt mit der Bitte, beim Versand von Rechnungen als Geschäftspapiere weitere Erleichterungen eintreten zu lassen. Dieser Anregung ist dahin entsprochen worden, daß die Bestimmungen für Geschäftspapiere folgende Erweiterungen erhalten:

„Soweit die als Geschäftspapiere zugelassenen Schriftstücke und Urkunden Angaben enthalten, die durch ein im Drucksachenverkehr zugelassenes Vervielfältigungsverfahren hergestellt sind, können bei diesen Angaben im Inlandsverkehr fortan die im § 8, VIII Nr. 1—6 PO bezeichneten Aenderungen und Zusätze angebracht werden, selbst wenn diese Zusätze oder Aenderungen in Verbindung mit dem gedruckten Wortlaut eine eigentliche und persönliche Mitteilung darstellen.“

Rechtsfragen und gerichtliche Entscheidungen

Auffälliges Mißverhältnis zwischen Kaufpreis und Ware.

Nach § 138 BGB. ist ein Rechtsgeschäft, das gegen die guten Sitten verstößt, nichtig. Die Nichtigkeit eines Vertrages ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die eine Vertragspartei die Notlage der anderen oder deren Unerfahrenheit und Leichtgläubigkeit ausbeutet. Nun genügt zwar ein auffälliges Mißverhältnis zwischen Kaufpreis und Wert einer Ware ohne weiteres nicht, um die Nichtigkeit des Kaufvertrages wegen Verstoßes gegen die guten Sitten festzustellen. Nach der unlängst ergangenen Entscheidung des Großen Senats des Reichsgerichts für Zivilsachen liegt ein Verstoß gegen die guten Sitten aber vor, wenn die Vertragspartei, welche die übermäßigen Vorteile beansprucht, dadurch eine Gesinnung verrät, die gegen das gesunde Volksempfinden verstößt. In einer neuen Reichsgerichtsentscheidung wird erläuternd hierzu das Folgende ausgeführt:

Der die Nichtigkeit des Vertrages geltend machende Beklagte hatte behauptet, daß zwischen dem Kaufpreis (35 000 RM.) und dem Wert des gekauften Geschäfts (9000 RM.) ein auffälliges Mißverhältnis bestanden habe. Hierauf hätte die Vorinstanz (Oberlandesgericht) eingehen müssen, bevor sie den Einwand des Wuchers wegen Ausbeutung des Leichtsinnes und der Unerfahrenheit des Beklagten zurückwies. Unerfahrenheit bedeutet den Mangel an Lebenserfahrung im allgemeinen oder auf einem bestimmten Gebiet. Das Oberlandesgericht durfte die Ausbeutung der Unerfahrenheit des Beklagten, eines Polizeioberwachmeisters, nicht mit der Begründung verneinen, daß der Verkäufer annehmen durfte, der Beklagte werde beim Kauf (einer Gastwirtschaft) mit der Sorgfalt eines Polizeioberwachmeisters vorgehen. Nun ist zwar ein Rechtsgeschäft, bei dem die übrigen Merkmale des Wuchers (§ 138 Abs. 2 BGB.) nicht vorliegen, bei dem aber Leistung und Gegenleistung in auffälligem Mißverhältnis zueinander stehen, nur dann wegen Verstoßes gegen die guten Sitten nichtig, wenn außer dem Mißverhältnis eine solche Gesinnung des die übermäßigen Vorteile beanspruchenden Teiles festzustellen ist, daß das Rechtsgeschäft nach Inhalt, Beweggrund und Zweck gegen das gesunde Volksempfinden verstößt. Die Vorinstanz hätte deshalb prüfen müssen, ob der Verkäufer (Kläger) sich grobfahrlässig oder böswillig der Erkenntnis verschlossen hat, daß der Kaufpreis den Wert des Geschäfts bei weitem überstieg. Darin könnte ein Verstoß gegen die guten Sitten liegen. („Reichsgerichtsbriefe“.)

Messen und Ausstellungen

Große Deutsche Ausstellung 1937.

In Düsseldorf findet vom Mai bis Oktober 1937 die Große Deutsche Ausstellung „Schaffendes Volk“ statt. Schirmherr der Ausstellung ist der Preußische Ministerpräsident und Generaloberst Hermann Göring. Ziel der Ausstellung ist, das schaffende deutsche Volk bei seiner Arbeit und der Gestaltung seiner Umwelt zu zeigen. Die Ausstellung zerfällt in die Industrie- und Gewerbeschau, die Abteilung Siedlung und Städtebau und Gartengestaltung. Der Kammer ging von der Industrie- und Handelskammer Düsseldorf eine Werbeschrift zu, die von Interessenten im Büro der Kammer eingesehen werden kann.

Die Wiener Herbstmesse.

Die Wiener Internationale Herbstmesse, die in der Zeit vom 6. bis 13. September ds. Js. abgehalten wird, steht unter günstigen Vorzeichen. Die erfreuliche Entwicklung der österreichischen Wirtschaft läßt eine starke Beteiligung von Ausstellern erwarten, die voraussichtlich die Rekordziffern der letzten Frühjahrsmesse noch übertreffen wird. Die Wiener Herbstmesse wird auch diesmal wieder ein geschlossenes Bild von Oesterreichs Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft vermitteln und den Besuchern Gelegenheit bieten, sich über die Leistungsfähigkeit der österreichischen Erzeugung und über die Geschäftsmöglichkeiten des österreichischen Marktes aus eigener Anschauung zu unterrichten. Im Vordergrund stehen die Schöpfungen der Wiener Luxus- und Geschmacksindustrie. Aber auch die technische Messe sowie die land- und forstwirtschaftliche Musterschau versprechen außerordentlich sehenswert und reichhaltig zu werden. Mit besonderem Interesse wird der im Rahmen der Messe stattfindenden Funkausstellung entgegengesehen. Auch das Ausland wird sich in hervorragendem Maße an der Wiener Herbstmesse beteiligen. Bis jetzt sind bereits Aussteller aus 17 Staaten angemeldet. Die kommende Wiener Herbstmesse zeigt eine besonders große Zahl offizieller ausländischer Kollektivausstellungen. Nicht weniger als vier ausländische Regierungen, und zwar Britisch-Indiens, Frankreichs, Italiens und Ungarns, werden auf der kommenden Wiener Messe die Erzeugnisse ihrer Länder in Sonderausstellungen vorführen. Einen besonderen Höhepunkt der diesjährigen Wiener Herbstmesse bildet die im Anschluß an die land- und forstwirtschaftliche Musterschau stattfindende Sonderausstellung „Oesterreichisches Bauerntum“.

Den Besuchern der Wiener Herbstmesse werden gegen Vorweisung eines Messeausweises folgende Reiseerleichterungen und Fahrpreisermäßigungen gewährt:

Paßerleichterungen: Sichtvermerkfreie Einreise nach Oesterreich, sichtvermerkfreie Durchreise durch die Tschechoslowakei, sichtvermerk-gebührenfreie Durchreise durch Deutschland, sichtvermerk-gebühnenermäßigte Durchreise durch Ungarn.

Fahrpreisbegünstigungen: a) auf in- und ausländischen Bahnen: auf den österreichischen Bundesbahnen und auf einer Reihe österreichischer Landes- und Lokalbahnen, sowie u. a. auf den belgischen, deutschen, lettischen, litauischen, niederländischen, polnischen, schweizerischen, tschechoslowakischen je 25—33 $\frac{1}{3}$ % für die Hin- und Rückfahrt.

b) für den Schiffsverkehr: u. a. auf den Schiffen der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaften und der Flußschiffahrt des Königreiches Jugoslawien.

c) Ermäßigung für den Luftverkehr u. a. auf allen Linien der Oesterreichischen Luftverkehrs A.-G., „Deruluft“ Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft, Berlin, Det Danske Luftfart Selskab a/S, Kopenhagen, Deutsche Lufthansa A.-G., Berlin. Bei gleichzeitiger Lösung von Hin- und Rückflugkarten sind weitere Ermäßigungen vorgesehen.

Messeausweise sind bei den österreichischen Vertretungsbehörden, bei sämtlichen Vertretungs- und Auskunftsstellen der Wiener Messe und bei den internationalen Reisebüros in allen größeren Städten der Welt erhältlich und können von der Zentrale der Wiener Messe-Aktiengesellschaft, VII, Messeplatz 1, bezogen werden.

Auskunftsstelle für Personen- und Güterverkehr zur Leipziger Herbstmesse 1936.

Das Reichsbahnverkehrsamt Leipzig wird anlässlich der diesjährigen Leipziger Herbstmesse (Beginn 30. August) auf dem Ausstellungsgelände der Großen Technischen Messe und Baumesse eine Auskunftsstelle für alle den Personen- und Güterverkehr zur Messe betreffenden Fragen einrichten.

Frachtvergünstigung des Seedienstes zur Ostmesse.

Der Seedienst Ostpreußen gewährt für alle von seinen Schiffen berührten Häfen des In- und Auslandes frachtfreie Rückbeförderung des Ausstellungsgutes von der 24. Deutschen Ostmesse, die vom 23. bis 26. August in Königsberg stattfindet, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind: Die Ausstellungsgüter und die mit ihnen zugleich aufgelieferten, zu ihrer Aufstellung und Ausschmückung nötigen Gegenstände müssen auf dem Hinweg über den Seedienst Ostpreußen als Frachtgut befördert sein. — Bei der Aufgabe für den Hinweg muß die Sendung auf dem Seedienstkonnossement — außer mit ihrem Inhalt — noch ausdrücklich als „Ausstellungsgut für die Deutsche Ostmesse in Königsberg“ bezeichnet sein. — Die Bescheinigung der Hallenleitung für den Abtransport der Ausstellungsgüter ist vom Aussteller genau auszufüllen, mit Unterschrift zu versehen und zusammen mit den Seedienstkonnossementen der Hin- und der Rückbeförderung dem Meßamt zur Unterschrift vorzulegen. Die Aufgabe zur frachtfreien Rückbeförderung muß spätestens 2 Wochen nach Schluß der Messe in Pillau an den Absender und nach dem Versandhafen des Hinweges erfolgen.

Freigabe von Sperrguthaben für Besucher der Deutschen Ostmesse.

Durch RE 115/36 D. St. Ue. St. wird festgestellt, daß Reisen zu Kongressen und Tagungen im Inland als nichtgeschäftliche Reisen anzusprechen sind. Für die Kosten dieser Reisen können demgemäß eigene Sperrguthaben, die dem Antragsteller von ihrer Entstehung an zustehen, gemäß Re 154/36 D. St., freigegeben werden. Diese Vergünstigungen gelten auch für die Aussteller und Besucher der Deutschen Ostmesse in Königsberg (Pr.).

Künftig können für die Aussteller und Besucher der Königsberger Ostmesse eigene Sperrguthaben, Vermögenserträge und Warenforderungen zur Bezahlung der Reise- und Aufenthaltskosten freigegeben werden. Das Gleiche gilt für alle Messespesen (Standmieten, Werbebeiträge usw.).

Studienfahrt nach Italien anlässlich der Levante-Messe in Bari. Vom 5. bis 21. September d. J. findet in Bari die Levante-Messe statt. Anlässlich der Messe veranstaltet das amtliche italienische Reisebüro CIT, Berlin, Unter den Linden 20, eine Studienreise vom 5. bis 21. September 1936. Die Kammer kann über das Programm der Rundreise nähere Auskunft geben. Außerdem können alle Auskünfte durch das vorgenannte amtliche italienische Reisebüro erteilt werden.

Verschiedenes

„Fabrikation“.

Der Werberat hat zu der Frage Stellung genommen, ob die Bezeichnung „Fabrikation“ als Hinweis auf einen Fabrikbetrieb zu betrachten sei. Er hat sich wie folgt geäußert: „Aus eigener Sachkunde und nach Uebereinstimmung der Auffassung des von mir zu der Frage gehörten Ständigen Ausschusses des Werberates wird die Bezeichnung „Fabri-

kation“ von weiten Kreisen der Wirtschaft und der Verbraucher nicht auf einen Fabrikbetrieb bezogen. Es wird im Gegenteil weitgehend ein bewußter Unterschied zwischen beiden Bezeichnungen gemacht. Häufig wird die Bezeichnung „Fabrikation“ verwandt, um gerade den in seiner Bedeutung im wesentlichen festliegenden Begriff „Fabrik“ zu vermeiden, also klarzustellen, daß es sich nicht um einen Fabrikbetrieb handelt. Es ist dabei besonders zu erinnern an die Thüringische Spielzeugindustrie, an die kleinhandwerkliche Thermometerherstellung u. a. Wenn sich beispielsweise ein Kleinunternehmen „XX, Fabrikation von Zigarren“ nennt, so ist das geradezu als ein Gegensatz zu einer Zigarrenfabrik gemeint; so wird es auch aufgefaßt. Die Bezeichnung „Fabrikation“ wird danach als weniger eng verwandt mit der Bezeichnung „Fabrik“ angesehen, sondern mehr als eine Mitteilung aufgefaßt, daß es sich um einen Herstellerbetrieb handelt, in dem „fabriziert“ wird.

Bestehen sonach grundsätzlich keine Bedenken, wenn das Wort „Fabrikation“ auch von einem Herstellerbetrieb benutzt wird, der keine „Fabrik“ ist, so kann ich ohne eingehende Untersuchung doch nicht feststellen, auf welche Fälle das Wort „Fabrikation“ im übrigen beschränkt bleiben muß. Soweit ich übersehe, besteht hier kein gleichmäßiger Sprachgebrauch für ganz Deutschland.“

„Autofriedhof“.

Zahlreiche Händler, die sich mit der Verwertung gebrauchter Kraftwagen befassen, bezeichnen ihr Unternehmen als „Autofriedhof“. Es ist geschmacklos, das Wort „Friedhof“ zur Bezeichnung eines Geschäftes zu verwenden, das in seiner äußeren Erscheinung in keiner Weise die Vorstellungen erfüllt, die man gemeinhin mit dem Wort verknüpft. Im Interesse einer geschmackvollen Gestaltung der Werbung hält der Werberat es für angebracht, die Bezeichnung „Autofriedhof“ nicht mehr zu verwenden. Er erwartet, daß sie in absehbarer Zeit ganz aus dem Verkehr zurückgezogen wird. Aus Kreisen der Wirtschaft ist vorgeschlagen worden, Bezeichnungen wie „Gebrauchtwagen-Verwertung“ oder „Altwagen-Verwertung“ einzuführen. Der Werberat gibt diese Anregung weiter.

Angebote und Nachfragen

- 3885 Hamburg sucht Vertreter für Trockenfrüchte.
 4007 Wuppertal—Vohwinkel sucht gut eingeführten Vertreter für Epeda-Federeinlagen für Auflegematratzen und Keilkissen, Sessel-, Sitz- und Rückenissen, Omnibus- und Straßenbahnpolster usw.
 4140 Beuel a. Rh. sucht Werkzeug- und Werkzeugmaschinenhandlung für den Verkauf von „Atlantic“-Hochleistungs-Schleifscheiben.
 4246 Catania sucht einige Vertreter für Lakritzensaft.
 3020 Baah b. Hattingen a. Ruhr wünscht mit einem Konfektionär in Verbindung zu treten, welcher die Anfertigung mit Futterzutaten-Lieferung bei Stofflieferung durch ihn übernehmen kann.

Die Adressen der anfragenden Firmen sind im Büro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin (Frauenstr. 30 II, Zimmer 13) für legitimierte Vertreter eingetragener Firmen werktäglich in der Zeit von 18—13 und 15—18 Uhr (außer Sonnabends nachmittags) zu erfahren.

Buchbesprechungen

Reichs-Firmen-Fernsprechbuch mit Reichs-Branchen-Verzeichnis.

Der Kammer liegt die 11. Ausgabe 1936 des Reichs-Firmen-Fernsprechbuchs mit Reichs-Branchen-Verzeichnis vor. Das Werk kann von Interessenten auf dem Büro der Kammer eingesehen werden. Das umfangreiche Werk, das sich im Gebrauch aufs höchste bewährt hat, enthält in den Bänden I und II das Reichs-Firmen-Fernsprechverzeichnis, in den Bänden III und IV das Reichs-Branchen-Verzeichnis. Das Fernsprechverzeichnis enthält die Firmen mit voller Postadresse und Rufnummer, das Reichsbranchenverzeichnis die Firmen mit Postadresse unter einer Branche im Schwachdruck. Die Bände III und IV des Reichs-Branchen-Verzeichnisses sind das einzige Adreßbuch, in dem die Adressen jeder Branche aus dem ganzen Reichsgebiet übersichtlich zusammenstehen.

Die Polizeiverordnungen des Regierungsbezirks Stettin.

Auf dieses Sammelwerk wurde bereits in der Ausgabe Nr. 15 des „Ostsee-Handel“, Seite 23, hingewiesen. Ergänzend ist mitzuteilen, daß es gelungen ist, den Preis des Buches auf 12,70 RM. Buchhändlerpreis herabzusetzen. Dieser Preis wird eventuell noch weiter ermäßigt werden, wenn eine genügende Anzahl von Bestellungen auf das Werk eingeht.

Adressenwerk der Dienststellen der NSDAP., der Deutschen Arbeitsfront, des Reichsnährstandes, der gewerblichen Wirtschaft, der Behörden mit Gaukarte. Band IV—VI Gau Ostpreußen, Gau Pommern, Gau Danzig 1936. Verlag: Die Deutsche Tat, Berlin NW. 7. Preis: RM. 5,50.

Unter Aufsicht der Reichsleitung der NSDAP., Hauptorganisationsamt, München, und unter Mitarbeit der Gauorganisationsämter ist soeben dieses Buch erschienen. Es besteht aus 6 Hauptteilen, in denen in klarer, übersichtlicher Form Auskunft über die Anschriften der einzelnen Dienststellen der Reichsleitung, der Gauleitungen, der Kreisleitungen usw. und ebenso auch der Dienstwaltungen der DAF. sowie der Dienststellen des Reichsnährstandes, der Landesbauernschaften, der Behörden und der einzelnen Wirtschaftsgruppen, Fachgruppen usw. Auskunft gegeben wird. Das Werk ist durch seine absolut gründliche und umfassende Darstellung sämtlicher Organisationen bestimmt, in jedem Dienstbetrieb unentbehrlich zu werden.

Etwas Besonderes und Neues in diesem Adressenwerk ist ein lexicographischer „Wegweiser von A—Z“, in dem Sinn und Zweck jedes mit der Organisation der NSDAP., ihrer Gliederungen und angeschlossenen Verbände und mit dem ständischen Aufbau der gewerblichen Wirtschaft und dem Reichsnährstand zusammenhängenden Begriffes mit kurzen Worten allgemein verständlich und erschöpfend erklärt wird. Dieser lexicographische „Wegweiser“ vermittelt die allgemein gültigen Bestimmungen aus Politik und Wirtschaft zu politischen und wirtschaftlichen Beratungen schnell und zuverlässig. Angestellte, Arbeiter und Beamte, Fabrikanten und Handwerker, Händler und Kaufleute, kurz alle Volksgenossen im politischen und wirtschaftlichen Leben finden in diesem Werk einen absolut verlässlichen Berater und Begleiter.

Die im obigen Preis von RM. 5,50 eingeschlossene Gauorganisationskarte zeigt Gau- und Kreisgrenzen, Stadt und Landgemeinden mit den Einwohnerzahlen. Die Karte ist zu Organisations- und Propagandazwecken daher sehr gut brauchbar.

Länderberichte

Schweden.

Außenhandel. Im Mai betrug der Wert der Einfuhr 129,9 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 129 Mill. Kr., mithin der Einfuhrüberschuß 0,9 Mill. Kr. — Im Juni dagegen betrug die Einfuhr 121,4 Mill., die Ausfuhr 126,2 Mill. und der Ausfuhrüberschuß 4,8 Mill. Kronen. —

Für das erste Halbjahr 1936 ergeben sich folgende Zahlen: Einfuhr 755,6 Mill. Kr., Ausfuhr 657,6 Mill. Kr., Einfuhrüberschuß 98,0 Mill. Kr.

Zollerhöhungen für Zwiebeln, Pflaumen und andere Obstarten. Die Regierung hat ein Gesetz auf Zollerhöhungen für bestimmte Obstarten verabschiedet. Der Zoll auf **Zwiebeln** wird für die ersten sieben Monate des Jahres jeweils von 5 auf 20 Kr. je 100 kg erhöht. Während der Zeit vom 1. 1. bis 31. 5. bleibt der alte Grundzoll von 5 Kr. je 100 kg bestehen. Die Grund- und Zuschlagszölle auf **Pflaumen** (10 Kr.) werden in der Zeit vom 1. 7. bis 15. 11. durch einen Saisonzoll von 35 Kr. je 100 kg ersetzt. Für **Kirschen** wird für die Zeit vom 1. 6. bis 31. 7. über den geltenden Grundzoll von 10 Kr. hinaus ein Saisonzoll von 25 Kr. je 100 kg eingeführt. Für **Gurken** schließlich wird der Zuschlagszoll von 30 Kr. je 100 kg auf die Zeit vom 15. bis

31. 3. erweitert, so daß er nunmehr insgesamt für die Zeit vom 15. 3. bis 30. 9. erhoben wird.

Ungewöhnlich starke Steigerung der Erzausfuhr. Die Erzverschiffungen von Grängesberg haben im Juni 1936 eine ungewöhnlich starke Steigerung auf 948 000 t erfahren, eine Ziffer, die wesentlich höher liegt, als sie jemals in dem entsprechenden Monat der letzten Jahre gewesen ist. Im Monat Mai d. J. betrug die Erzausfuhr nur 744 000 t.

Die Erzverschiffungen beliefen sich im Juli d. J. auf 905 000 t gegen 563 000 t im Juli vorigen Jahres. Für die ersten sieben Monate stellt sich die Ausfuhr nunmehr auf 5,44 Mill. t gegen 3,52 Mill. t im gleichen Zeitraum des vorigen Jahres.

Abgabenbefreiung für Touristenfahrzeuge. Die Kgl. Verordnung Nr. 309 vom 20. 6. 36 enthält die Abänderung des § 3 der Verordnung vom 9. 1. 36 über die Befreiung von Touristenfahrzeugen von der Feuer- und Bakabgabe.

Reedereijahresabschlüsse. Folgende Abschlüsse bekannterer schwedischer Reedereien für das Jahr 1935 liegen vor:

Die Reederei Transatlantic, Göteborg, weist für 1935 einen Bruttogewinn von 4,13 und einen Nettogewinn von 2,41 Mill. Kr. (1934: 2,32 Mill.) aus. 2,37 Mill. Kr. bzw.

11,5 Proz. des Nettobuchwerts der Flotte wurden für Abschreibungen verwendet. Die Svenska Amerika-Mexiko-Linie verzeichnete einen Bruttogewinn von 1,63 Mill. Kr. (1934: 1,42 Mill. Kr.). Für Abschreibungen wurden 1,25 Mill. Kr. aufgewandt. 3 Proz. des Aktienkapitals gelangten zur Ausschüttung. Der Svenska Lloyd weist einen Bruttogewinn von 2,73 und einen Nettogewinn von 1,87 Mill. Kr. (1934: 1,57 Mill. Kr.) aus. Für Abschreibungen wurden 1,13 Mill. Kr. und für die Aktionäre 378 000 Kr. (4%) ausgeworfen. Die Svenska Ostasiatiska Kompaniet erzielte 1935 ein Brutto von 12,3 Mill. Kr. und einen Nettoüberschuß von 3,34 (1934: 3,9) Mill. Kr. Die Aktionäre erhielten 5 Proz. oder 2,5 Mill. Kr., auf Abschreibungskonto wurden 1 Mill. Kr. überschrieben. Die Trelleborgs Ångfartygs A.-B. weist nach Abschreibungen in Höhe von 1,5 Mill. Kr. und Ausschüttung von 180 000 Kr. (6 Proz.) ein Netto von 207 000 Kr. nach. Die Reederei Transoöl, Göteborg, erzielte einen Gewinn von 300 000 Kr. (1934: 353 000 Kr.). Für Abschreibungen wurden 800 000 Kr., für die Aktionäre 276 000 Kr. (= 20 Proz.) ausgeworfen. Die vornehmlich Küstenfahrt betreibende Stockholmer Reederei Svea weist einen Bruttogewinn von 32,2 Mill. Kr. (1934: 28,4) aus. 1,1 Mill. Kr. wurden abgeschrieben und für die Aktionäre 1,0 Mill. Kr. (6 Proz.) bereitgestellt.

Starker Rückgang der aufliegenden Tonnage. Die süd-schwedischen Häfen sind praktisch frei von jedweder aufliegenden Tonnage, während zur gleichen Zeit des vorigen Jahres noch zahlreiche Fahrzeuge aufgelegt waren. Für den Herbst wird ein Ansteigen der Frachtraten z. T. als Folge von Verspätungen durch die Streiks in Frankreich und Belgien erwartet. Die Schiffe mußten vielfach in den Häfen liegen und auf die Abfertigung warten. Die Holzverschiffungen aus Norrland haben im übrigen in diesem Jahre etwa 3 Wochen später eingesetzt, was eine Verkürzung der Saison mit sich bringt. Schon jetzt bezahlen die Befrachter mehr als die Mindestfrachten. Aber auch in den übrigen großen schwedischen Häfen ist die aufliegende Tonnage auf ein Minimum zurückgegangen, so daß sich die Gesamtlage der Handelsflotte gegenwärtig außerordentlich günstig darstellt. Die bedeutende Besserung gegenüber dem vorigen Jahre ist u. a. darauf zurückzuführen, daß die Güterumsätze sehr stark zugenommen haben.

Wirtschaftliche Rundschau. Die vom schwedischen Kommerzkollegium in deutscher Sprache herausgegebene „Schwedische wirtschaftliche Rundschau“ für das erste Vierteljahr 1936 kann in einigen Tagen bei der Reichsstelle für den Außenhandel, Abtlg. Handelsauskunftsdienst, Berlin W 9, Potsdamer Straße 10/11, eingesehen werden.

Norwegen

Außenhandel. Die Einfuhr im Mai 1936 betrug 78,38 Mill. Kr. gegen 75,3 Mill. Kr. im Mai 1935, die Ausfuhr 48,65 Mill. Kr. gegen 46,7 Mill. Kr. Die Gesamteinfuhr der ersten 5 Monate d. J. erreichte 355,2 Mill. Kr. gegen 317,2 Mill. Kr. der entsprechenden Vorjahreszeit, die Gesamtausfuhr 268,0 Mill. Kr. gegen 234,9 Mill. Kr. Die Einfuhrsteigerung beträgt somit 12 Proz., die Ausfuhrsteigerung annähernd 13 Proz.

Auf der Einfuhrseite treten folgende Zunahmen (für die ersten 5 Monate) besonders hervor: Schiffe und Maschinen von 52,3 auf 62,7 Mill. Kr., Mineralien von 35 auf

41 Mill. Kr., Manufakturwaren von 34,2 auf 39,9 Mill. Kr., Metalle von 40,6 auf 49,6 Mill. Kr. Bemerkenswert ist die Zunahme der Rohstoffzufuhr für die Industrie.

Auf der Ausfuhrseite ergaben sich größere Zunahmen bei Papier und Holzmasse von 55,5 auf 61,9 Mill. Kr., Erzen von 9,9 auf 13,2 Mill. Kr., Kunstdünger von 15,7 auf 21,1 Mill. Kr., Hering und Fisch von 32,2 auf 33,3 Mill. Kr., Fellen und Häuten von 8,9 auf 10,9 Mill. Kr., Fetten und Oel von 16,1 auf 18,8 Mill. Kr.

Bedeutsame Zunahme der Erzausfuhr. Die Erzausfuhr der Sydvaranger A/S hat in den letzten Monaten bedeutend zugenommen. Im Mai erreichte sie ihren bisherigen Höhepunkt mit 92 797 t. Der Durchschnitt in früheren Jahren war 55 000 t im Monat.

Erztransporte über Narvik. Im Laufe des Juli 1936 wurden auf der Ofotenbahn insgesamt 322 000 t Erz nach Narvik befördert. Insgesamt erreichten in diesem Jahre bisher 3 097 000 t auf 86 386 Waggons Narvik. Vershifft wurden in derselben Zeit insgesamt 3,6 Mill. t Erz, verteilt auf 486 Schiffe.

Ausfuhrverbot für Salzfische. Das Norwegische Gesetzblatt Nr. 27 vom 20. 7. veröffentlicht folgende Königliche Resolution:

1. In Durchführung des Gesetzes vom 6. 7. 1933 betr. Ausfuhr von Fischen, Fischwaren und Krebstieren wird angeordnet, daß die Ausfuhr von Salzfischen (ausgenommen die sogenannten „russebehandelten“) vom 1. 8. bis auf weiteres verboten wird.

2. Der Fischereidirektor oder die von ihm dazu bevollmächtigten Personen werden ermächtigt, Befreiungen von dem vorstehenden Verbot zu erteilen.

Einfuhrzolltarifänderungen. Vom 1. Juli d. J. ab ist eine ganze Reihe von Zolltarifänderungen in Kraft getreten.

Neuartige Industriepropaganda. Vor kurzem ist den 600 000 Haushaltungen Norwegens sowie den norwegischen Gesandtschaften und Konsulaten ein Heft „Norsk Arbeide, Hvad vi lager i Norge“ (Norwegische Arbeit, Was wir in Norwegen herstellen) übersandt worden. Diese Veröffentlichung wurde herausgegeben unter Mitwirkung der „Norges Varemesse“ und der Landesvereinigung „Norsk Arbeide“. Das Heft enthält ein Verzeichnis der Organisationen und Zusammenschließungen innerhalb des Handels und Gewerbes. Es kann bei der Reichsstelle für den Außenhandel, Abtlg. Handelsauskunftsdienst, Berlin W 9, Potsdamer Straße 10/11, eingesehen werden.

Jahresbericht der Osloer Handelskammer. Das von der Osloer Handelskammer in Verbindung mit der Osloer Börse herausgegebene Handbuch 1935 ist nunmehr erschienen. Es enthält Informationen über Handel, Schifffahrt und Industrie, Preise, Branchenverzeichnisse, graphische Darstellungen von Ein- und Ausfuhr usw. unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Oslo.

Dänemark.

Außenhandel. Durch die vom Valutakontor für einen viermonatigen Zeitraum erfolgende Zuteilung der Valutabewilligungen zum Anfang der Monate Januar, Mai und September weisen diese Monate stets eine starke Steigerung der Einfuhr gegenüber den Vormonaten auf. Im Mai betrug die Einfuhr Dänemarks 133,8 Mill. Kr. und lag damit um 38,8 Mill. Kronen höher als im April. Die Ausfuhr

(einschließlich der Wiederausfuhr von 4,5 Mill.) betrug 114,3 Mill. Kr., der Einfuhrüberschuß 19,5 Mill.

Einigung mit England für 1 Jahr. Nach Mitteilung des Außenministeriums haben die geführten Verhandlungen mit Großbritannien am 19. 6. 36 zur Unterzeichnung eines Zusatzabkommens geführt. Das Ziel der Verhandlungen war, Einigkeit über die Verlängerung des bisherigen Handelsabkommens zu erreichen, dessen Laufzeit am 20. 6. 36 abließ, und die Bedingungen hierfür festzulegen. In dem neu abgeschlossenen Zusatzabkommen wird davon ausgegangen, daß das Handelsabkommen von 1933 in Kraft bleibt. Die dänische Regierung hat sich verpflichtet, in dem Jahre, das am 30. 4. 1937 endet, in reichlicherem Umfang Valuta als bisher für die Einfuhr englischer Waren zuzuteilen. Die Gültigkeit der in bezug auf das Abkommen von 1933 getroffenen Einkaufsvereinbarungen für englische Waren ist gleichfalls verlängert worden. Das Zusatzabkommen ist sofort in Kraft gesetzt worden. Seine Ratifikation wird später stattfinden, in Dänemark erst im Herbst beim Wiederzusammentritt des Reichstages. Es ist für unbestimmte Zeit abgeschlossen mit einer Kündigungsfrist von vier Monaten.

Mit diesem Zusatzabkommen hat Dänemark sich also die in dem Abkommen von 1933 vereinbarte Zollfreiheit für Bacon und Schinken und die Zollbindungen für Eier, Butter, Fisch, Kondensmilch, Kokosöl, Walöl, gewisse Grassaaten, gewisse pharmazeutische Erzeugnisse, Käselab sowie Butter- und Käsefarben gesichert. Des weiteren ist Dänemark der Anteil von 62 Prozent der Gesamteinfuhr von Bacon und Schinken aus nichtbritischen Ländern verblieben, wogegen natürlich auch die Verpflichtungen Dänemarks auf Kauf von 80 Proz. seines Kohlenbedarfs sowie die Sonderabmachungen in bezug auf Abnahme von Eisen und Stahl sowie Jute, Salz, Salpeter und Pergament (letztere vier Waren zur Verpackung von Bacon) erhalten wurden.

Neu und wesentlich ist die Vereinbarung, wonach in passendem Umfange reichlichere Valuta-Zuteilungen für englische Waren erfolgen sollen, wobei diese Mehrzuteilung nur auf rein englische Waren angewendet wird und nicht für etwa zu erhöhende Einkäufe anderer Waren über England.

Eröffnung des Flugverkehrs mit Stockholm. Am 1. 7. 36 ist der neue Stockholmer Flughafen Bromma dem Verkehr übergeben worden. Von diesem Tage an wurden die meisten Fluglinien, die bisher in Kopenhagen-Kastrup bzw. Malmö ihren Ausgangs- bzw. Endpunkt hatten, bis nach Stockholm durchgeführt.

Rückgang der Arbeitslosenziffer. Die zum 26. 6. 36 vorgenommene vorläufige Feststellung der Arbeitslosenziffer hat einen weiteren Rückgang um 2000 auf 58 000 ergeben. Im Vorjahr war die Zahl 63 000, im Jahre 1934 74 000 und im Jahre 1933 88 000.

Lettland.

Außenhandel. Im Juni d. J. betrug der Wert der Einfuhr 9,3 Mill. Lat, der Wert der Ausfuhr 10,2 Mill. Lat, mithin der Einfuhrüberschuß 0,9 Mill. Lat.

Für das erste Halbjahr 1936 ergeben sich folgende Zahlen: Einfuhr 52,2 Mill. Lat, Ausfuhr 53,6 Mill. Lat, Ausfuhrüberschuß 1,4 Mill. gegen 7,4 Mill. Lat Einfuhrüberschuß im ersten Halbjahr 1935.

Zollfreie Einfuhr von Flugzeugen, Flugzeugmotoren und Fallschirmen. Nach der vom Ministerrat angenommenen Aende-

rung und Ergänzung zum Zolltarif wird der Einfuhrzoll auf Flugzeuge, Flugzeugmotoren und Fallschirme aufgehoben. Dagegen bleibt der Zoll auf gesondert eingeführte Teile und Zubehör von Flugzeugen bestehen.

Nach einer Erklärung des Finanzministers hat der nun aufgehobene Zoll die Entwicklung des Zivilflugwesens gehemmt, namentlich den Bezug von Motoren verteuert.

Amtliche Prüfung patentierter Heilmittel. Ergänzende, teils auch abgeänderte Bestimmungen des Volkswohlfahrtsministers sehen die Einsetzung eines Sonderausschusses vor, mit der Obliegenheit, alle aus dem Auslande eingeführten wie auch im Inlande hergestellten patentierten Heilmittel, desgleichen verwandte chemische und natürliche Stoffe (Drogen) zu prüfen, um zu bestimmen, ob diese Gegenstände zweckmäßig und handelsfähig sind. Neue Patentbezeichnungen für schon bestehende chemische Stoffe bedürfen der Bestätigung durch die Pharmazeutische Verwaltung.

Lettlands Arbeitskammer. Der berufsständische Aufbau in Lettland wird nach seiner Vollendung fünf Kammern umfassen, von denen nunmehr bereits vier Kammern in Tätigkeit sind, während die fünfte Kammer, die Kulturkammer, sich noch im Stadium der Organisation befindet. Nach den Kammern für Handel und Industrie, für Landwirtschaft und für Gewerbe ist nunmehr in diesen Tagen auch die Kammer der Arbeit zu ihrer ersten feierlichen Sitzung zusammengetreten, die durch eine Ansprache des Staats- und Ministerpräsidenten K. Ulmanis besonders ausgezeichnet wurde.

Die Arbeitskammer ist, wie ihr Name besagt, die berufsständische Vertretung der werktätigen Bevölkerung, soweit sie nicht bereits in einer der anderen Kammern vertreten ist, also in erster Linie der Industriearbeiterschaft. Was bei den anderen Kammern die Sektionen sind, das sind bei der Arbeitskammer die Gewerkschaften, in die die Arbeiterschaft nach den einzelnen Arbeitsgebieten aufgeteilt ist. Das Organ der Gewerkschaften ist ein besonderes Gewerkschaftsbüro bei der Kammer. Ein anderes wichtiges Organ der Kammer ist das Büro für Arbeitsschutz, das alle tariflichen und arbeitsrechtlichen Fragen bearbeitet. Ferner gehört zum Aufgabenkreis der Arbeitskammer die berufliche Ausbildung und Förderung der Arbeiterschaft, ihre kulturelle und ständische Fortbildung und Hebung. Die Kammer wird u. a. Fachschulen und Musterwerkstätten unterhalten; sie wird ferner Bildungs- und Geselligkeitsstätten für die Arbeiterschaft in Gestalt von Klubs und Erholungsräumen errichten. Bei der Schlichtung von Fragen allgemeineren Charakters wird die Kammer eng mit den anderen berufsständischen Vertretungen zusammenarbeiten, um so die Interessen einzelner Gruppen stets mit den Interessen der Allgemeinheit, des Staates in Einklang zu bringen. Die Arbeitskammer entsendet auch ihre Vertreter in den Staats-Wirtschaftsrat, der nunmehr vollständig ist und demnächst zum ersten Male zusammentreten dürfte.

Der Vertrag über den Bau des Düna-Kraftwerks unterzeichnet*.) Nachdem das lettische Ministerkabinett den von den Stockholmer Firmen „Svenska Entreprenad A. B. und A. B. Elektra Invest, Vestäres“ eingereichten Bauplan für das Wasserkraftwerk bei Keggum bestätigt und den Finanzminister Ehkis zur Unterzeichnung des Vertrages mit der

*) In Kraft gesetzt durch Gesetz vom 8. 8. 36 (in lettischer und deutscher Sprache).

schwedischen Gesellschaft ermächtigt hat, fand am Sonnabend die Unterzeichnung statt. Die Bauarbeiten an dem Kraftwerk sollen unverzüglich in Angriff genommen werden. Im Zusammenhang damit teilte der lettländische Finanzminister Ehkis mit, daß die Verhandlungen über den Kraftwerkbau sich längere Zeit hingezogen haben. Die von den schwedischen Firmen eingereichten Pläne sind von lettländischen Sachverständigen geprüft worden. Ferner wurden ergänzende Untersuchungen vorgenommen, um die Wasser-, Land- und Grundverhältnisse bei Keggum festzustellen. Der erste Abschnitt der Bauarbeiten, der den Bau des Kraftwerkes mit einer Leistung von 35 000 kW vorsieht, wird 23 Mill. Lat. kosten. Rechnet man aber noch die Entschädigung für die Landenteignung, die Ausgaben für Kredite und andere Nebenausgaben hinzu, so erreichen die Gesamtausgaben 30 Mill. Lat. Später ist eine Erweiterung des Kraftwerkes auf eine Leistung von 70 000 kW vorgesehen. Der Abschluß der Bauarbeiten ist für Mitte 1940 vorgesehen, jedoch soll das Kraftwerk schon im November 1939 mit der Stromlieferung beginnen.

Zinssenkung. Auf Grund eines Beschlusses des Ministerrates wird die Postsparkasse den Zinssatz für Einlagen von 4 auf 3,5 Proz. senken. Genossenschaftskassen und Privatbanken vergüten schon seit einigen Jahren 3—3,5 Proz. für Einlagen.

Fertigstellung des Adreßbuches. Das neue lettländische Handelsadreßbuch ist jetzt im Verlage der Handels- und Gewerbekammer mit lettischen Anschriften, aber außerdem mit deutschem, englischem und französischem Wortlaut erschienen und soll zum Preise von 3 Ls. in den Handel kommen. Der Inhalt bietet Gebrauchsanleitung, Erläuterung zur Handelsgesetzgebung mit einigen kurz zusammengefaßten wichtigsten Bestimmungen, ebenso kurze Angaben über die Staatsmonopole und die zentralen Handelsgesellschaften, ferner Waren- und Firmenverzeichnisse, schließlich Angaben über diplomatische und konsulare Vertretungen Lettlands im Auslande.

Die wirtschaftlichen Verzeichnisse sind nicht vollständig, enthalten aber wichtigste Hinweise und Anschriften, die allerdings zum geringen Teil schon überholt sind. Daher wird eine zweite Auflage vorgesehen, die Ergänzungen und Verbesserungen bringen wird. Die in etlichen tausend Exemplaren erschienene erste Auflage des aufschlußreichen amtlichen Adreßbuches wird, wie die Kammer mitteilt, bald vergriffen sein.

Estland

Außenhandel. Im Juni d. J. betrug der Wert der Einfuhr 6 Mill. Kr., der Wert der Ausfuhr 7,2 Mill. Kr., mithin der Ausfuhrüberschuß 1,2 Mill. Kronen. Für das erste Halbjahr 1936 ergeben sich folgende Zahlen: Einfuhr 39,01 Mill. Kr., Ausfuhr 37,3 Mill. Kr., Einfuhrüberschuß 1,8 Mill. Kr. Im ersten Halbjahr 1935 stellte sich die Einfuhr auf 31,2 Mill., die Ausfuhr auf 35,7 Mill., so daß sich ein Ausfuhrüberschuß von 4,5 Mill. Kr. ergab.

Regelung des Warenaustauschs mit England. Da das Handelsabkommen mit England Ende Juni nicht gekündigt worden ist, so wird es bis über den 1. 1. 37 in Kraft bleiben. Die offiziöse Tageszeitung „Uus Eesti“ läßt sich von ihrem Berichterstätter aus London melden, daß die Verhandlungen über eine Umgestaltung des Abkommens anscheinend erst im nächsten Jahr stattfinden wer-

den. Möglich sei es aber, daß die Frage der englischen Baconimporten bereits früher eine Sonderregelung erfahren wird. Allgemein wird erwartet, daß die Baconimporten nach England im Interesse der Eigenerzeugung einer Einschränkung unterzogen werden wird.

Ergänzung der Hafengebührtarife. Im „Riigi Teataja“ (Staatsanzeiger), Nr. 44, vom 29. 5. 36 sind Beschlüsse des Tarifrats vom 8. 5. 36, eine Erläuterung des § 19 der Hafengebührentarife Nr. 92 und 141, sowie eine Ergänzung des Hafengebührentarifs Nr. 141 betreffend, veröffentlicht, die in deutscher Uebersetzung bei der Reichsstelle für den Außenhandel, Abtlg. Handelsauskunftsdienst, Berlin W 9, Potsdamer Straße 10/11, eingesehen werden können.

Britische Gruppe erwirbt Brennschieferölwerk in Vanamöisa. Die britische „M. O. Oil Syndikate Ltd.“ hat die Brennschieferölfabrik in Vanamöisa, die seit dem Jahre 1932 stillstand, vom estnischen Staat für 16 000 Pfund gekauft. Die Oelfabrik ist der neuen Interessengruppe im Frühjahr 1936 übergeben worden. Der Staat hat der britischen Gruppe eine Option für 10 000 ha Land in der Umgegend von Vanamöisa erteilt. Bis zum September 1936 muß diese mitteilen, ob sie die Brennschieferkonzession übernehmen will. Ferner wird die Frage des Baues einer Eisenbahnlinie erwogen, welche die neue Fabrik mit der Station Waeküla verbinden soll.

Erweiterung in der Brennschieferindustrie. Die mit schwedischem Kapital arbeitende Oelfabrik in Sillamägi arbeitet gegenwärtig in drei Schichten, wobei 300 t Brennschiefer pro Tag verschwelt werden. Die Nachfrage nach Oel und Benzin ist sehr lebhaft und die gesamte Erzeugung des Jahres bereits verkauft. Der Bau eines eigenen Hafens soll beschleunigt werden und die Rohrleitung von der Fabrik zum Hafen wird gelegt. In der Absicht der Unternehmer liegt es, zwei weitere Oefen aufzustellen, um damit die Erzeugung zu verdreifachen.

Arbeiterbedarf der Brennschieferindustrie — Günstige Lage am Arbeitsmarkt. Aus den Kreisen der Brennschieferindustrie ist an die Staatsregierung die Bitte gerichtet worden, die Einreise von Bergarbeitern aus Polen zu gestatten, da sich augenblicklich ein starker Mangel an Arbeitskräften bemerkbar macht, der mit der Erweiterung der Betriebe noch wesentlich empfindlicher zutage treten wird. Die Brennschieferindustrie rechnet damit, daß sie in aller nächster Zukunft 1100 Arbeiter einstellen muß.

Förderung von Kieselgur begonnen. Mit dem versuchsweisen Abbau der Kieselgurlager auf dem Gebiet zwischen den Flüssen Narve und Rosson ist nunmehr begonnen worden. Vorläufig soll eine Partie von 300 t gefördert und zur Untersuchung ins Ausland geschickt werden.

Litauen

und autonomes Memelgebiet.

Deutsch-litauisches Wirtschaftsabkommen unterzeichnet.

Nach mehrmonatlichen und teilweise recht schwierigen Verhandlungen wurde am 5. 8. in Berlin ein deutsch-litauisches Wirtschaftsabkommen unterzeichnet. Es gliedert sich in einen Rahmenvertrag über den Warenverkehr, ein Verrechnungsabkommen, ein Arbeitsabkommen und eine Vereinbarung über den kleinen Grenzverkehr.

Das neue Wirtschaftsabkommen wurde auf der Grundlage des noch in Kraft befindlichen deutsch-litauischen Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 30. Oktober 1928 im Sinne der

Meistbegünstigung und völliger Gegenseitigkeit abgeschlossen. Es gilt bis zum 31. Juli 1937 und verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 1. Juli gekündigt wird. Der jährliche Warenumsatz ist auf 30 Mill. Lit, d. s. etwa 12,5 Mill. Rm. festgesetzt worden, wobei Litauen sich Deutschland gegenüber verpflichtet hat, bestimmte Einfuhrkontingente zu gewähren. In dem Umfange, in dem Deutschland seine Waren in Litauen absetzen kann, wird sich auch die deutsche Einfuhr von litauischen und vor allem memelländischen Erzeugnissen halten. Dem Memelgebiet sind ausreichende Absatzmöglichkeiten für seine Erzeugnisse zugewilligt worden. Insbesondere der sogenannte kleine Grenzverkehr (Wiedereinführung der 10 km-Grenzzone, der Grenzkarte usw.) und der sogenannte Mitnahmeverkehr, der für die Stadt Tilsit und die auf memelländischem Gebiet angrenzenden Orte von besonderer Bedeutung ist, konnten in einer beide Teile zufriedenstellenden Weise geregelt werden.

Das Verrechnungsabkommen sieht vor, daß die Einzahlungen für die Einfuhr aus Litauen bei der Verrechnungskasse und für die deutsche Ausfuhr bei der Bank von Litauen in Kowno erfolgen. Die durch die beiderseitigen Devisenbestimmungen eingefrorenen litauischen Forderungen in Deutschland und deutschen Forderungen in Litauen werden nunmehr freigemacht, wobei die Einzahlungen für deutsche Rechnung als Anlaufsfond für die litauische Ausfuhr nach Deutschland in Erscheinung treten werden. Das Abkommen sieht weiter die Einsetzung von Regierungsausschüssen vor, die in gemeinsamen Arbeitstagungen alle aus dem Abkommen sich ergebenden oder sonstigen noch ungelösten Fragen bereinigen sollen. Es ist zu erwarten, daß, ebenso wie zu Wirtschaftsverhandlungen, ein Vertreter des Memelländischen Direktoriums hinzugezogen wurde, auch im litauischen Regierungsausschuß einem Vertreter des Memelgebiets, das am meisten von den Vertragsbestimmungen betroffen wird, ein Sitz eingeräumt werden wird. Man darf hoffen, daß das neue Wirtschaftsabkommen auch zu einer weiteren politischen Entspannung bzw. Annäherung der beiden Länder führen wird. Das Warenabkommen wird am 15. August und das Abkommen über den Kleinen Grenzverkehr am 25. August vorläufig in Kraft gesetzt. Nicht unwichtig ist auch das Arbeitsabkommen, das die Tätigkeit Reichsdeutscher im Memelgebiet sicherstellt.

Freie Stadt Danzig

Schifffahrt. Im Mai d. J. liefen in den Hafen Danzig ein: 477 Schiffe mit 263 160 Nrgt., davon mit Ladung 175 Schiffe (113 928 Nrgt.); es gingen aus 496 Schiffe mit 272 232 Nrgt., davon mit Ladung 419 Schiffe (214 489 Nrgt.).

Im Juni d. J. liefen ein 413 Schiffe mit 234 671 Nrgt., davon mit Ladung 173 Schiffe (116 992 Nrgt.), und gingen aus 400 Schiffe mit 225 197 Nrgt., davon 329 Schiffe (164 141 Nrgt.) mit Ladung.

Im Juli d. J. kamen ein 523 Schiffe mit 291 415 Nrgt., davon beladen 191 Schiffe (130 262 Nrgt.), es liefen aus 513 Schiffe mit 293 546 Nrgt., davon beladen 438 Schiffe (225 261 Nrgt.).

Außenhandel. Der seewärtige Gesamtwarenumschlag im Juni 1936 belief sich auf 336 124,9 t, von denen 78 199,8 t auf die Einfuhr und 257 925,1 t auf die Ausfuhr entfielen gegenüber 64 550 t in der Einfuhr und 355 934,9 t in der Ausfuhr, insgesamt also 420 484,9 t, im Mai.

Erläuterungen zum Einfuhrzolltarif. Auf Grund des Art 13 Abs. 4 des Zollrechts erläutert das Finanzministerium folgendes:

Gewebe, Wirkwaren, Geflechte und dgl. Erzeugnisse, die — sei es mit der Hand, sei es auf mechanischem Wege — aus Pflanzenfaserstoffen aller Art hergestellt sind, deren Fasern vorher nicht dem Spinnverfahren unterworfen, sondern in rohem Zustande verwendet wurden (z. B. Bast von Ramie, von Hanf und dgl., einzelne Fasern aus den Blättern von Palmen, Agaven, verschiedenen Nesseln, Gräsern u. dergl.), sind tarifarisch wie Geflechte in Bogen, hergestellt aus ungesponnenen Pflanzenrohstoffen, zu behandeln und nach Tarifnr. 791 zu verzollen.

Die „Danziger Werit“ hat von der norwegischen Reederei Goerissen den Auftrag zum Bau von 2 Motorschiffen erhalten, die für den Transport von Südfrüchten aus Afrika bestimmt sind.

Polen

Außenhandel. Nach den Angaben der polnischen Statistik stellte sich der Gesamtumsatz des polnischen Außenhandels im Juni d. J. auf 132,32 Mill. Zl., von denen 61,96 Mill. Zl. auf die Einfuhr und 70,36 Mill. Zl. auf die Ausfuhr entfielen, so daß die Handelsbilanz mit einem aktiven Saldo im Betrage von 8,40 Mill. Zl. schloß. Gegenüber dem Vormonat hat sich der Außenhandelsumsatz um 33,99 Mill. Zl. verringert, wobei die Ausfuhr um 14,82 und die Einfuhr um 19,17 Mill. Zl. abgenommen hat. Auch verglichen mit dem gleichen Monat des Vorjahres weist der polnische Außenhandel im Juni 1936 einen Rückgang um 23,5 Mill. Zl. auf, der auf die Abnahme der Ausfuhr um 8,5 Mill. Zl. und der Einfuhr um 15,0 Mill. Zl. zurückzuführen.

Weitere Befreiungen von der Vorlage einer Einfuhrbewilligung. Auf Grund eines im Amtsblatt des polnischen Finanzministeriums Nr. 15 veröffentlichten Runderlasses ist die Vorlage einer Einfuhrbewilligung bei der Einfuhr folgender Waren nicht erforderlich:

Tarifnr.	Warenbezeichnung
391 P. 2 aus 836	1. Bakterienkulturen.
	2. Bücher, die für staatliche Anstalten und für kommunale Behörden bestimmt sind.
Anmerkung zu Punkt 3 der Pos. 845 845 P. 4, Buchst. a	3. Scheckbücher ausländischer Banken.
	4. Fahrkarten ausländischer Eisenbahnen und solche für den Verkehr mit dem Ausland.
845 P. 5, Buchst. b	5. Fahrpläne für jeglichen Verkehr mit Ausnahme solcher für den Verkehr im polnischen Zollgebiet.
847	6. Briefmarken für philatelistische Zwecke.

Zollermäßigungen. Auf Grund einer im Dziennik Ustaw Nr. 47 veröffentlichten Verordnung sind ab 25. 7. 36 folgende neue autonome Zollermäßigungen in Kraft getreten:

Tarifnr.	Warenbezeichnung	Ermäßigter Zoll in % des normalen (auton.)	Zolles
1, 374, aus P. 1	Methyl-Brom-Verbindung		15
2, 929, aus P. 3 a	Eisen und gewöhnlicher Stahl, profiliert, in einer		

Länge von 5—17 m für Staubecken- und Tiefsee- bauten	20
3. 1085, 10 b II Kupferwalzen, bearbeitet, aber nicht graviert, zum Bedrucken von Geweben	10

Die unter 1. und 2. erwähnten autonomen Zollermäßigungen werden nur auf Grund einer jedesmaligen Genehmigung des Finanzministeriums gewährt. Die Zollermäßigungen unter 3. wird auf Grund einer Bescheinigung der zuständigen polnischen Handelskammer erteilt.

Zur Frage der Verrechnung ausländischer Forderungen in Polen. Der Verband der Handelsvertreter und Kommissionäre in Polen teilt in einer Erläuterung zur Verordnung des Finanzministers vom 24. 7. d. J. über den Geldverkehr mit dem Auslande mit, daß die Handelsvertreter sowie alle anderen Unternehmungen, die mit dem Auslande Verrechnungen von Geldbeträgen aus dem Warenverkehr oder aus anderen Titeln führen, zwar das Recht haben, Konten für die Ausländer zu führen, jedoch nicht berechtigt sind, der Buchung unterliegende Einzahlungen, Auszahlungen, Ueberweisungen, Verrechnungen usw. ohne Genehmigung der Devisenkommission vorzunehmen. Ohne eine Genehmigung dürfen auch gegenseitige Forderungen, die sich kompensieren, nicht gebucht werden. Dagegen ist es den Handelsvertretern gestattet, von den für Rechnung der Ausländer eingegangenen und gebuchten Beträgen, die ihnen zustehenden Provisionen in Abzug zu bringen.

Finland

Außenhandel. Der Außenhandel Finnlands hat im ersten Halbjahr 1936 sowohl im Eingang wie im Ausgang zugenommen. Für das erste Halbjahr ergeben sich folgende Zahlen (in Klammern die Zahlen des ersten Halbjahres 1935):

Einfuhr	2820,5 Mill. Fmk. (2402,9 Mill.)
Ausfuhr	2873,2 Mill. Fmk. (2374,7 Mill.)
Einfuhr- bzw. Ausfuhrüberschuß:	+ 52,7 Mill. (— 28,2 Mill.)

In der Einfuhrziffer für 1936 ist die Einfuhr von 78 Mill. Fmk. Gold (hauptsächlich für die Finlands-Bank) enthalten. Verstärkt wurde 1936 die Einfuhr von Getreide (von 136 auf 269 Mill. Fmk.), von Futtermitteln (von 65 auf 118 Mill. Fmk.), von Transportmitteln (von 120 auf 179 Mill. Fmk.).

In der Ausfuhr machte sich eine Steigerung bei den Erzeugnissen der Papierindustrie (von 1122 auf 1347 Mill. Fmk.) bemerkbar, desgleichen bei Nadelholz (von 817 auf 955 Mill. Fmk.) und bei animalischen Lebensmitteln (von 198 auf 259 Mill. Fmk.). Der Staatsrat senkte kürzlich die Ausfuhrprämie für Butter von 6 auf 4 Fmk. je kg und für Käse von 4 auf 3 Fmk. je kg (bzw. von 2 auf 1,50 Fmk. geringere Qualität).

Zunahme der Automobileinfuhr. Im ersten Halbjahr 1936 wurden nach Finnland 2810 Automobile eingeführt gegenüber 2031 Wagen im entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres, was eine Zunahme um 779 Wagen bedeutet. Die durchschnitt-

liche Kraftwageneinfuhr in der ersten Hälfte der Jahre 1931 bis 1935 betrug nur 1083 Stück.

Die Ernteaussichten. Die Aussichten für die diesjährige Getreideernte in Finnland werden infolge des ungewöhnlich trockenen und warmen Sommers als nur mäßig aber besser als im vorigen Jahre bezeichnet. Die finnländische Apfel-ernte wird infolge der Trockenheit und der Insektenschäden auf nur 30% ihres normalen Umfanges geschätzt. Dagegen ist die Beerenernte im allgemeinen gut, sodaß eine normale Ausfuhr von Preiselbeeren erwartet wird.

Internationale Zellstoffkonferenz in Helsingfors. — Verlängerung der Produktions- und Ausfuhrvereinbarungen bis 1938. In Helsingfors trat unter Vorsitz von Bergrat J. von Julin der Internationale Vertrauensrat der S. P. S. (Sulphite Pulp Suppliers) zu seiner jährlichen Sitzung zusammen, in welcher beschlossen wurde, die die internationale Produktion und Ausfuhr regelnden Vereinbarungen in einem neuen Abkommen auf die Jahre 1936 bis 1938 auszudehnen. Weiter wurde vereinbart, sich gegenseitig weitgehends Erzeugungs- und Ausfuhrzahlen mitzuteilen. Zum Geschäftsführer der Vereinigung wurde wieder Konsul Th. Lundgren gewählt. An den Verhandlungen waren Vertreter von Deutschland, Finnland, Memel, Norwegen, Oesterreich, Schweden und der Tschechoslowakei beteiligt.

Bau einer neuen Sulfatzellstofffabrik. Der Plan, in Kotka eine neue Sulfatzellstofffabrik zu errichten, wird nunmehr verwirklicht. Die finnischen Konzerne Ahlström O. Y., Tammerfors Linne och Jern, Yhtyneet Paperitehtaat, Enso-Gutzeit und Kymmene haben beschlossen, eine neue Gesellschaft namens Sunila O. Y. mit einem Aktienkapital von 60 Mill. Fmk. zu errichten zum Bau dieser Sulfatzellstofffabrik mit zunächst 80 000 t Jahreserzeugung. Bei der Anlage soll jedoch der Möglichkeit Rechnung getragen werden, ohne große Neubauten die Erzeugung nötigenfalls auch auf 120 000 t vergrößern zu können. Die Bauarbeiten werden demnächst beginnen und sollen im Laufe der nächsten 2 Jahre beendet sein. Neben diesem Projekt gehen Erweiterungsbauten des Enso-Gutzeit-Konzerns vor sich, welcher seine schon bestehende Sulfatzellstofffabrik in Kotka modernisiert und vergrößert.

Seefahrts- und Touristenverkehrsmesse. Die Ausstellungsorganisation „Finnlands Messe“ wird in der letzten August- und der ersten Septemberwoche eine das ganze Land umfassende Seefahrts- und Touristenverkehrsmesse veranstalten. Diese Messe wird gewissermaßen eine Generalprobe für die Pariser Ausstellung darstellen.

Wechselproteste und Konkurse im 2. Vierteljahr 1936.

Jahr	Wechselproteste		Konkurse
	Anzahl	Mill. Fmk.	
1932	4692	24,7	494
1933	2577	13,0	401
1934	1141	4,3	237
1935	791	15,1	189
1936	728	3,1	157

Aus diesen Zahlen erhellt, daß die günstige Wirtschaftslage in Finnland anhält.

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

Verlag: Baltischer Verlag G. m. b. H., Stettin. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Schriftleitung und Inseraten-Aannahme: 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.

Fließend Deutsch war das Thema des literarischen Unterhaltungs-Vortrages am Mittwoch, dem 5. August. Durch prächtige Worte verbunden, hörten wir Werke von Alfons Hayduck (Frühlingsfahrt der Flüsse), Dr. Ludwig Koegel (Gestaltenfülle deutscher Landschaft), von Gorch Fock (Wedder een bleben aus „Schullengriepers un Tungenknieper“) und Paul Keller (Fest der deutschen Flüsse aus dem Werk „Stille Straßen“). Das ganze Flußgeßiter Deutschlands wurde Mittelpunkt dieser wäßrigen Geographiestunde, die als „fließend deutsch“ ausklang in Worten, die wir hier (gekürzt) wiedergeben möchten:

Wenn wir von Hamburg aus nach Uebersee fahren, dann steht — dem Elbstrom folgend — als letzter Gruß, wie ein Ausrufungszeichen im Meer hinter dem nachgewinkten „Vergiß die Heimat nicht“ das grüne Land mit roter Kant und weißem Strand, (das sind die Farben von) Helgoland. Auf dieser im Meer verankerten deutschen Festung schrieb in einem Fischerhaus ein großer Deutscher das Lied der Deutschen. Hieraus sollte eigentlich die eine Zeile Hoffmann v. Fallerslebens heute Thema werden: Von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt. Sie umfaßt das Deutschland, in das jetzt eine Flamme getragen wurde, die als glühender Pfeil durch Europa nach Berlin floß und darüber hinaus, um bei Kiel auf dem deutschen Meere auf einer alten Hansekogge aufzulodern. An allen Stützpunkten dieses Flammenflusses erklang im feierlichen Akt auch unser Deutschlandlied, die Hymne, die, auf dem Wasser geboren, das andere Element auslöst, ein Feuer der Begeisterung für das Vaterland, dem auch unser heutiger Abend als Diestunde gilt. Aber die folgende Zeile, die auch das heute Gehörte umfaßt, wollen wir anschließen. Sie soll um die Erde fließen, achtunggebietend, und aufbrausen im stolzen Glück zum ewigen Wunsch:

Deutschland, über alles in der Welt!

Wahlgang in Guatemala. Sind seit dem letzten Wahlgang zum Reichstag auch schon einige Monate verstrichen, so bringt uns doch die Lebendigkeit der Schilderung*) von der Gattin unseres Freundes Mann in Antigua dieses Ereignis nochmal nahe, das davon zeugt, wie auch die deutsche Frau im Auslande ihre Pflicht tut und für die Heimat eintritt: Auch zu uns in Guatemala war der Ruf unseres Führers gedrungen. Da es sich mit den Gesetzen des Landes, in dem wir Gastrecht genießen, nicht verträgt, war an ein Wählen in der Hauptstadt nicht zu denken. Daher war in Aussicht genommen, den Dampfer „Seattle“ von der Hapag hierfür einzuspannen: Infolge Verspätung wurde es dann die „Cordillera“ von der Hapag, die in Perto Barrios lag und mit uns über die Höhegrenze hinaus in See gehen sollte, damit wir unserer Wahlpflicht genügen konnten, ohne die Rechte unseres Gastlandes zu verletzen.

Wir, mit unserem Hotel in den Bergen, erwogen, wie wir es bewerkstelligen sollten, auch zum Hafen zu fahren. Da wir aber beide zusammen nicht fort können, war es selbstverständlich, daß mein Mann fuhr und ich blieb. Doch da rufft mein Vater, der in der Hauptstadt wohnt, an und erbot sich, während unserer Abwesenheit auf das Hotel aufzupassen. Er ahnte wohl, was für mich ein Verzicht bedeutete und während er im Auto heraufkam, packten wir eiligst einige Sachen ein und gaben letzte Anweisungen ans Personal,

*) In etwas gekürzter Form wegen Raummangels.

da war mein Vater schon da. Ich gab ihm eine dankbare abrazo (Umarmung) und die Schlüssel und dann ging's im Auto zur Hauptstadt zum Bahnhof. Wir bekamen Karten für den Extrazug zum Hafen und unsere Stimmscheine. Am Zug überall freundliche Gesichter, jeder staunte, daß wir es sogar fertig gebracht hatten, da der Betrieb doch schwer allein zu lassen ist und wir weitab wohnten. Die Kosten zur Beschaffung dieses Extrazuges wurden durch freiwillige Spenden aufgebracht, die jeder während der Fahrt zeichnete. Es ging um ein großes Geschehen und so gab jeder gern, so wie er konnte. Die Fahrt bedeutete für uns zwei schlaflose Nächte in unbequemen, heißen Zügen zur Küste hinab und zurück; sie bedeutet aber auch ein Heimkommen auf deutschen Boden. Das will ich hier mit großer Dankbarkeit feststellen.

Ein heißer Tag stand uns bevor. Unser Zug brachte uns aus dem dürrer und kühlen Hochland, wo alles auf den ersten erfrischenden Regen wartet (wir befinden uns am Ende der Trockenzeit), hinab in das tropische Klima Guatemalas. Das satte Grün dieses Tieflandes tut dem Auge mit seiner Frische ordentlich wohl. Herrliche Palmen und Farnbäume und was es sonst noch an schönen Tropenpflanzen gibt, standen mit reichlichem Morgentau glitzernd in den ersten Strahlen der Sonne. Wir versuchten uns bei der kümmerlichen Waschorichtung des Zuges etwas frisch zu machen, die mitgebrachten Stullen wurden verteilt und ausgetauscht und endlich, hurra, nach neunstündiger Fahrt erreichten wir den langersehnten Hafen. Jeder sprang mal fix vom Wagen, um sich die Beine zu vertreten und zu sehen, ob die „Cordillera“ wirklich auf uns gewartet hatte. Gott sei Dank, da lag sie am Kai, schön beflaggt und ihr Anblick flößte uns Glück und Stolz ein. Endlich waren wir an Ort und Stelle und nach Verlesung unserer Namen durften wir hinauf. Jeder hatte es eilig. Unsere Landsleute und Freunde an Bord nahmen uns herzlich in Empfang, und die Bordkapelle spielte lustige Weisen. Als der letzte Besucher übernommen war, tutete die „Cordillera“ dreimal und hinaus ging's aufs herrliche Meer. Welch strahlender Tag! Das Meer war glatt wie ein Spiegel, eine frische Brise kam und erleichterte die kaum erträgliche Hitze.

Unterdessen war es für uns Zeit geworden aufs obere Deck zu gehen, wo die Wahl stattfand. Wir stellten uns an, füllten dann in einer geschlossenen Zelle unseren Wahlzettel aus, der im Umschlag in der großen Wahlurne verschwand. Alle blieben in der Nähe des Wahlplatzes, um schnell das Ergebnis zu wissen. Es hatten 398 Personen gestimmt, 381 für Hitler, 10 dagegen und 7 Stimmen waren ungültig. Obwohl ich empört über so viel Nein-Stimmen war, trösteten mich doch alle mit dem guten Ergebnis.

Mittlerweile war das Schiff zurückgefahren und legte nachmittags um 4 Uhr wieder am Kai an. Mit wehmütigen Gefühlen verließen wir es und damit wieder deutschen Boden, um unseren Zug zur Rückfahrt zu besteigen. Als wir am Montagmorgen todmüde um 2 Uhr in der Hauptstadt anlangten, hörten wir das endgültige Ergebnis der Heimat mit großer Befriedigung. Alle Müdigkeit und Anstrengungen waren vergessen und wir waren stolz auf den Sieg unseres Führers. Die hiesige Regierung hatte uns alle Erleichterung für unsere Wallfahrt gegeben und wir waren unserem geliebten Vaterlande dankbar, das uns gerufen und unser Scherflein angenommen hatte.

Gas-Feuerstätten

für Härteglühöfen, Schmelzöfen, Tauchlötlöten, 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 20797
 Altdamm, Gollnower Straße 195, Telefon Altdamm 657; Finckewalde, 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**

Schutenvermietung

Ankauf — Verkauf

GEORG GADOW

Frauendorf i. Pom.

Fernruf Nr. 26760

Streichhölzer



sind die größten
Brandstifter

Streichhölzer gehören deshalb
nicht in Kinderhand!

Versichert ausreichend!

Pommerische Feuer-Sozietät

Stettin, Pölitzer Straße 1

Ruf 25441, gegründet 1719



Auskünfte und Abchlüsse
auch durch die Kreisversicherungs-Kommission.

**Dauernde Werbung
schafft dauernden Umsatz!**

Reinhold Kühnke, Steffin

gegr. 1875

Fernspr. 30113, 30585

Flußschiffsreederei

Bunkerkohlen

in Stettin und Hohensaaten

Sie gewinnen,

wenn Sie ständig den Nachrichten-
dienst des „Ostsee-Handels“ lesen!

Gerhardt & Schwarzlose

Reederei, Verfrachtungs- und Schleppgeschäft
An- und Verkauf von Schiffsgefäßen aller Art



Massenladungen nach allen Plätzen der Elbe, Havel, Oder, Warthe, Netze und deren Nebenflüssen, sowie nach Pommerschen Haff- und Küstenplätzen. Kahn-
gestellung für Lagerung. Ausführung von Schlepparbeiten nach allen Stationen
der ostdeutschen Wasserstraßen, sowie Bugsierarbeiten etc. im Hafen.
Vermietung von Dampfern und Motorbooten für Vereinsfahrten und Schulausflüge.

Eigener Dampfer- u. Kahnpark, Bergungsdampfer, Eisbrecher, Personendampfer

Fernruf 31191, 30707 u. 36961
Auch nach Büroschluß

Stettin, Bollwerk 37

Fernruf 31191, 30707 u. 36961
Auch nach Büroschluß

Das Verkehrsbüro der Industrie- und Handelskammer zu Stettin

erteilt alle Auskünfte über Eisenbahn-
Güter-Frachten Deutschlands und Europas
mit Ausschluß Frankreichs, Spaniens und
Rußlands.

Durchführung von Frachtbriefprüfungen
und Reklamationen. / Mäßige Gebühren.

STETTIN

Frauenstraße 30 (Börse), Erdgeschoß / Fernsprecher 35341

Geschäftszeit: 7½—13 und 15—18 Uhr.