

STETTIN



STOLP



STRALSUND



STARGARD



KOLBERG



KÖSLIN



GREIFSWALD



Ausgabe A

VERLAGSORT: STETTIN

NUMMER 12

15. Juni 1937

17. JAHRG.

Volksblätter für
1. Gute
2. Grab
3. Brotkreis

OSTSEE



HANDEL

Aus dem Inhalt:

Dr. H. Schrader: Zum Bau eines Oder-Donau-Kanals.

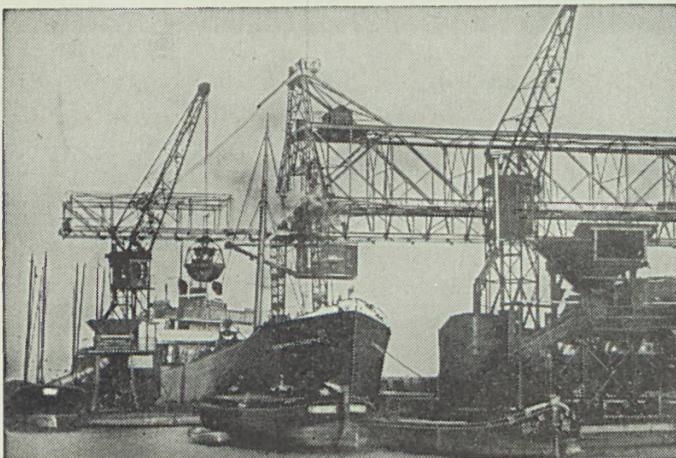
Dr. H. Freymark: Die Stellung der Oder im deutschen Wasserstraßennetz.

Großhandelstagung im Zeichen des Außenhandels.



Bunkerkohlen

Klöckner / Stettin



Eigene Umschlagstelle in Stettin

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

Hugo Stinnes G.m.b.H.

STETTIN-SASSNITZ

Tel.-Adresse: Stinnesugo



**Stettin—
Tallinn—
Helsingfors**

Regelmäßige Passagier-Dampfer-Verbindung mit den
Schnelldampfern

„Rügen“ „Ariadne“ „Nordland“

Abfahrten:

Von Stettin:
D. „Ariadne“ jeden Mittwoch
D. „Rügen“ jed. Sonnabend } 16 Uhr

Von Helsingfors:

D. „Rügen“ jeden Mittwoch 10,00 Uhr
D. „Ariadne“ jed. Sonnabend 12,00 Uhr

Von Tallinn:

D. „Rügen“ jeden Mittwoch 15,00 Uhr
D. „Ariadne“ jed. Sonnabend 18,30 Uhr

Ermäßigte Hin- und Rückfahrten

Ausführliche Fahrpläne und Platzbelegung durch

Rud. Christ. Gribel / Stettin

Reederei des D. „Rügen“

Gustav Metzler / Stettin

Agentur der Reederei des D. „Ariadne“
Finska Ångfartygs Aktiebolaget, Helsingfors.

LANDSCHAFTLICHE BANK FÜR POMMERN

(Central-Landschafts-Bank)

Körperschaft öffentlichen Rechts

Amtliche Hinterlegungsstelle für Mündelgelder

Ausführung aller bankmäßigen Geschäfte

für Landwirtschaft, Handel, Gewerbe, Industrie u. Privatpersonen

Annahme verzinslicher Einlagen / Sparkonten / Kontokorrentverkehr / Gewährung von
Krediten / Diskontierung von Wechseln / An- und Verkauf von Wertpapieren und aus-
ländischen Zahlungsmitteln / Verwahrung und Verwaltung von Wertpapieren und ver-
schlossenen Depots / Vermietung von Schrankfächern unter eigenem Verschluß der Mieter.



STETTIN

Paradeplatz Nr. 40

Fernsprech-Sammel-Nr. 25421

Postscheck-Konto Stettin 1436

Ostsee-Handel

Wirtschaftszeitung für das Ostdeutsche Wirtschaftsgebiet und die Ostseeländer

AMTLICHES ORGAN DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU STETTIN
ORGAN DER WIRTSCHAFTSKAMMER FÜR POMMERN.

MITTEILUNGEN:

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.

Nr. 12

Stettin, 15. Juni 1937

17. Jahrg.

Zum Bau eines Oder-Donau-Kanals.

Von Dr. H. Schrader, Stettin.*

Vor kurzer Zeit wurde das Ersuchen an mich herangetragen, in diesem Kreise hervorragender Fachgelehrter und Sachkennner ein Referat über den „Donau-Oder-Kanal“ zu halten. Ich war mir bewußt, daß ich in Ihrem Kreise nur noch Bekanntes wiederholen könnte. Ich habe mich, um nicht ausschließlich auf Wiederholungen angewiesen zu sein, entschließen müssen, auf alle technischen und finanziellen Erörterungen zu verzichten, zumal Herr Reichsminister a. D. Dr. Dr. Krohne in der Sitzung des engeren Ausschusses auf die letzterwähnte Seite des Problems eingehen wird, und mich darauf zu beschränken, den Versuch zu machen, darzulegen, wie die Verkehrswirtschaft, insbesondere des Seehafens Stettin, die Oder-Donau-Kanalfrage sieht und welche Hoffnungen sie an die Realisierung dieses historischen Projektes knüpft. Sie werden selbst Gelegenheit haben, zu erkennen, daß sich die Auffassungen der privaten Verkehrswirtschaft, insbesondere des Odermündungshafens Stettin, die von der Seeseite das Projekt weltverkehrs- und weltwirtschaftlich sieht und zu sehen gewohnt ist, mit derjenigen erster wissenschaftlicher Theoretiker sowohl auf tschechoslowakischer als auf deutscher Seite decken. Ich darf in Erinnerung zurückrufen, daß alle deutschen Ströme, die in Meere oder Meeresteile einmünden, Mündungshäfen besitzen, von denen die meisten zu den Welthäfen gerechnet werden, so die Weser Bremen, die Elbe Hamburg, die Oder Stettin, der Rhein Rotterdam und Amsterdam, die Donau Sulina und andere.

Der südlichste der deutschen Seehäfen ist Stettin. Die verkehrsgeographische Lage dieses Hafens ist eine hervorragende. Demzufolge verfügt dieser Hafen über ein sehr erhebliches verkehrsgeographisches Einzugsgebiet für den

Eisenbahn-, für den Binnenschiffahrts- und für den Lastkraftwagenverkehr. Das eisenbahnwärtige Einzugsgebiet Stettins wird nach Westen gegenüber Hamburg durch die Linie Rostock, Magdeburg, Nürnberg, München, Mittenwald, Innsbruck, Brenner und nach Osten gegenüber Gdingen durch die Linie Köslin, Podobowice, Lask, Rzeszowe, Cerny-Arodov begrenzt. Von allen Eisenbahnstationen zwischen den genannten Linien ist die kilometrische Entfernung nach Stettin geringer als nach Hamburg und Gdingen. Das Landstraßensystem hat im dritten Reich eine besondere Fürsorge erfahren. Stettin ist mit der Reichshauptstadt durch die Reichsautobahn verbunden, die nach Osten weitergeführt wird. Der Anschluß an die schlesische Linie ist eine Frage der Zeit. Das Binnenwasserstraßensystem Stettins reicht im Süden durch die Oder bis Cosel Oderhafen, Ratibor und demnächst bis zum Endpunkt des Adolf-Hitler-Kanals in Oberschlesien. Querverbindungen bestehen nach Westen bis zur Elbe und demnächst bis zum Rhein, nach Osten bis zur Weichsel und darüber hinaus nach Ostpreußen. Daß dies verkehrsgeographisch ausgedehnte Einzugsgebiet des Odermündungshafens Stettin infolge eines ständigen friedlichen Wettbewerbskrieges der Seehäfen der Nordschlagseite, selbstverständlich auch der Südschlagsseite, untereinander eingeengt und in seinen Grenzen verschoben wird, ist hinlänglich bekannt und braucht nur angedeutet zu werden. Die sichtbaren Mittel dieser künstlichen Verkehrsbeeinflussung sind Eisenbahn-Ausnahmetarife, Mindestmengentarife, Hafengebührentarife, Speditionsgebühren, valutarische Mittel und die Seepräferenzzölle Polens; die unsichtbaren Mittel sind die Steuererlassen, Refaktien aller Art, Staatszuschüsse usw. Der Seehafen Stettin hat sich der erwähnten Mittel zwecks künstlicher Ablenkung und Umlenkung von verkehrsgeographisch zu anderen Häfen gehörenden Transporten niemals bedient. Er ist jedoch gezwungen worden, zu versuchen, tarifarische Angriffe mit tarifarischen Abwehrmaßnahmen zu beantworten. Der Seehafen Stettin legt indessen das Schwergewicht seiner Arbeit

*) Der Vortrag wurde von Syndikus Dr. Schrader auf der Tagung des Comités der tschechoslowakischen und reichsdeutschen Handelskammern und Kanalbau-Organisationen in Prag am 1. Juni 1937 gehalten.

zum Zwecke angemessener Beteiligung an den in der Süd-nord- oder Nordsüdrichtung gehenden überseeischen Güterströmen auf die Erhaltung der natürlichen verkehrsgeographischen Lage und ihre Entwicklung durch Ausbau der Verkehrsstraßen, der Eisenbahnlinien, der Binnenwasserstraßen, der Autobahnen. Aus diesem Grunde ganz besonders hat Stettin seit mehr als einem Menschenalter die Bestrebungen auf endliche Verwirklichung des historischen Projektes einer Verbindung der Oderwasserstraße durch einen Kanal mit der Donau und der Elbe mit gespanntem Interesse verfolgt und unterstützt. Ich kann mir nicht vorstellen, daß die Einstellung der Seehafenseite, ja der ganzen ostdeutschen Verkehrswirtschaft zu dem Projekt eines Oder-Donau-Kanals jemals eine andere als die vorbezeichnete sein könnte.

Auf der tschechoslowakischen Seite haben die wissenschaftlich hervorragenden Arbeiten der Herren Professor Ing. A. Smrcek, Sektionschef Dr. Bazika, Ministerialrat Meierle und anderer die Materie „Projekt eines Oder-Donau-Elbe-Kanals“ erschöpft. Die technische Seite des Projekts ist sowohl auf tschechoslowakischer als auf deutscher Seite als nahezu beendet zu betrachten. Nicht restlos geklärt erscheint die finanzielle Seite und die wird immer nur eine annähernde Klärung erfahren können. Grundlage der finanziellen Seite wird sein die Entwicklung der verkehrswirtschaftlichen Seite und diese wieder ist abhängig von dem Grade der wechselseitigen wirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Verflechtung der beteiligten Donaustaaten und ihrem Transit nach Norden und Süden. Man könnte fragen, werden heute noch Kanäle gebaut? Diese Frage kann uneingeschränkt bejaht werden. Deutschland baut den Mittellandkanal, den Rhein-Main-Donau-Kanal, den Rhein-Neckar-Kanal, den Adolf Hitler-Kanal. Projektiert sind der Hansa-Kanal, der Elbe-Spree-Oder-Kanal, der Weser-Main-Donau-Kanal und andere. Die Niederlande und Belgien bauen und projektierten, desgl. Frankreich. In Polen schweben umfassende Projekte, Rußland hat die Verbindung der Ostsee mit dem Eismeer hergestellt. In USA. ist man wieder kanalfreudlich geworden. Die Gründe dieser Kanalbauten sind verschiedener Art — verkehrswirtschaftliche Erschließung, Verbilligung der Transporte, Hochwasserschutz, Meliorationen, Niedrigwasserschutz, Energiegewinnung, Regulierung der vorhandenen natürlichen Wasserstraßen usw. — Gibt es einen dieser Gründe, der auf den Oder-Donau-Kanal nicht zuträfe? Gibt es einen dieser volkswirtschaftlichen Vorteile, die man durch den Bau dieses Kanals nicht erreichen könnte? Dieser Kanal befriedigt alle diese Bedürfnisse, er gewährt alle diese Vorteile und läßt alle diese Früchte ernten.

Wenn im Laufe der letzten zwanzig Jahre das verkehrswirtschaftliche Bedürfnis nach dem Bau eines Oder-Donau-Kanals immer wieder hervorgetreten ist, wenn die großen Vorteile dieses Kanals für die Volkswirtschaft der beteiligten Donaustaaten immer wieder nachgewiesen worden sind, so muß man sich fragen, ob etwa die handels- und verkehrswirtschaftliche Entwicklung der heutigen Zeit so rückgängig verlaufen und eine so hoffnungslose Linie genommen hat, daß sie die Inangriffnahme eines derartigen Bauvorhabens nicht mehr rechtfertigen könne. Diese Frage kann nur mit einem Nein beantwortet werden.

Die Donauländer allein haben einen Umfang von 953 000 qkm. Nimmt man Albanien, Griechenland und das türkische Thrazien hinzu, so ergibt sich eine Ländermasse von einem Umfang von 1 135 000 qkm mit fast 77 Millionen Menschen. Demgegenüber steht im Norden Deutschland mit 470 715 qkm und 66 Millionen Menschen. Rechnet man die Nordischen Staaten, die für einen Transit mit Südosteuropa in steigendem Maße in Frage kommen werden, hinzu, so besteht im Norden ein Länderblock von einer Ausdehnung von 1,7 Millionen qkm mit 85 Millionen Einwohnern. Dazu kommt der bedeutende transatlantische Verkehr, der sich über die Häfen der Nordschlagseite und Südosteuropa eingehend und ausgehend abwickelt und in Zukunft abwickeln wird.

Das Ausmaß dieses Verkehrs sowie insbesondere die klimatischen Verhältnisse, die Bevölkerungsdichte, die wirtschaftliche Struktur der beteiligten europäischen Länder, die untereinander außerordentlich verschieden sind, bestimmen und werden in Zukunft Art und Umfang der Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen der Staaten untereinander bestimmen und werden maßgebend sein für das Bedürfnis nach dem Bau neuer Verkehrswege.

Seit 5 Jahren ist eine Intensivierung des deutschen Außenhandels mit Südosteuropa zu beobachten. Von der Gesamt-einfuhr Ungarns kamen 1936

25,8 Proz. gegenüber 22,6 Proz. im Jahre 1935 aus Deutschland,

aus Rumänien 1936 37 Proz. gegenüber 23,9 Proz. 1935,

aus Bulgarien 61,1 Proz. gegenüber 53,5 Proz. 1935,

aus Jugoslawien 26,7 Proz. gegenüber 16,2 Proz. 1935.

aus Griechenland 22,5 Proz. gegenüber 18,7 Proz. 1935.

Welche Bedeutung Deutschland als Absatzmarkt für südost-europäische Länder hat, geht daraus hervor, daß im Jahre 1936

Ungarn 23,1 Proz.,

Rumänien 18,8 Proz.,

Bulgarien 48 Proz.

seiner gesamten Ausfuhr an Deutschland absetzen konnten. Besonders stark stieg die Ausfuhr nach Deutschland bei Jugoslawien, das 23,7 Proz. und Griechenland, das 36,4 Proz. an Deutschland liefern konnten. Im deutschen Außenhandel beträgt von der deutschen Gesamtausfuhr der Handel mit Südosteuropa 1936 7,8 Proz. und von der Gesamteinfuhr entfallen fast 10 Proz. auf Südosteuropa. Die Entwicklung des Jahres 1936 zeigt wie die der Vorjahre deutlich, daß die Verschiedenheit der Produktionsgrundlagen in Südosteuropa und Deutschland außerordentlich günstige Ergänzungsmöglichkeiten bieten, die zu gesteigertem Güterverkehr führen müssen. Die Intensivierung des Güterverkehrs erfordert viele Verkehrswege und Verkehrsmittel, diese wiederum führen zu einer Steigerung des Gütertauschs, also einer wechselseitigen Befruchtung. Berücksichtigt man, daß die Außenhandelsbeziehungen der südosteuropäischen Staaten zu den nordischen Ländern infolge der Verschiedenheit der Wirtschaftsstruktur nicht unerhebliche Ausbaumöglichkeiten aufweisen, so kann zu dem bereits bestehenden ein zusätzlicher Transitverkehr in der Nordsüd- und Südnordrichtung hinzukommen.

Was den deutschen Verkehr anlangt, so ist folgendes festzustellen:

Der Güterverkehr auf deutschen Eisenbahnen vom Jahre 1932 bis 1935 ist um 120 Millionen Tonnen gestiegen. Der Verkehr auf deutschen Wasserstraßen erfuhr von 1932 bis 1935 eine Steigerung von 27 Millionen Tonnen. Der see-

wärtige Güterverkehr erfuhr in dem gleichen Zeitraume eine Steigerung von 11 Millionen Tonnen, wobei berücksichtigt werden muß, daß von letzterem 85 Proz. Auslandsverkehr war. Es kann also durchaus festgestellt werden, daß, soweit Deutschland in Frage kommt, eine außerordentliche Verkehrsbelebung Platz gegriffen hat.

Daß aber auch andererseits die Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen der Südosteuropastaten mit dem Norden sich durchaus in steigender Linie bewegen, geht aus folgenden Zahlen hervor:

Von 1932 bis 1935 ist der Eisenbahngüterverkehr Deutschlands mit Rumänien um 69 Proz., mit Bulgarien, Jugoslawien, der Türkei und Griechenland um 140 Proz., mit Ungarn um 300 Proz. und mit der Tschechoslowakei um 15 Proz. gestiegen.

Der Eisenbahnverkehr Deutschlands allein mit den Staaten Südosteuropas belief sich bereits im Jahre 1935 wieder auf 8,5 Millionen Tonnen. Der Verkehr der südosteuropäischen Staaten untereinander, der Binnenschiffahrtsverkehr und der Seeverkehr sind zu dieser Menge hinzuzurechnen, wenn man ein ungefähres Bild der Verkehrsmassen gewinnen will, die bewegt worden sind und die in Zukunft bewegt werden müssen.

Überlegt man ferner, daß ein nicht unerheblicher Verkehr heute über andere Länder transitiert wird und dem Kanal nach seiner Eröffnung zufallen dürfte, so braucht man sich um den Verkehr auf dem Donau-Oder-Kanal bestimmt keine Sorge zu machen. Zu exakten Ziffern wird man auch bei intensiver Untersuchung kaum jemals gelangen können. Es ist deshalb meines Erachtens nicht von so ausschlaggebender Bedeutung, wenn Geheimrat Contag den voraussichtlichen Verkehr auf dem neuen Kanal auf 10 Millionen veranschlagt, während er von Herrn Sektionschef Bazika auf etwa 12 Mill. veranschlagt wird. Fest steht, daß der Kanal ein dringendes kontinentales Verkehrsbedürfnis in steigendem Maße befriedigen wird, so daß nach menschlichem Ermessen seine Wirtschaftlichkeit gegeben ist.

Im Jahre 1921 ist von Herrn Geheimrat Contag, Berlin-Friedenau, ein umfassendes, preisgekröntes Gutachten über die Bedeutung einer Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und dem Oder-Elbe-Gebiet erstattet worden, das zu durchaus positiven Ergebnissen gekommen ist. Geheimrat Contag sagt: „Es ist anzunehmen, daß eine Verbindung der Donau mit den deutschen Strömen nicht bloß Verkehrsverschiebungen, sondern einen ganz neuen Massengüterverkehr hervorrufen und unter Entlastung der Eisenbahnen den beteiligten Ländern durch die Frachtersparnisse einen großen wirtschaftlichen Vorteil gewähren wird.“

Meine sehr verehrten Herren, auf diesen ganz neuen, erst durch das Vorhandensein des Kanals entstandenen und entstehenden Massengüterverkehr kommt es an.

Gestatten Sie mir, auf dieses umfassendste deutsche Gutachten, das, wie ich nachzuweisen hoffe, in seinen wesentlichen Ergebnissen auch heute noch zutrifft, mit einigen Worten einzugehen. Geheimrat Contag hat unter der Voraussetzung des Vorhandenseins sowohl des Oder-Donau-Elbe-Kanals als des Rhein-Main-Donau-Kanals und unter Berücksichtigung der im Verkehr zwischen Südosteuropa und Deutschland zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel, wie Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt, errechnet, daß die Linie der gleichen Frachten zwischen Rhein-Main-Donau- und Oder-Donau-Elbe-Kanal von Emden über Hannover,

Kassel, Eisenach, Plauen, Pilsen nach Preßburg verlaufen würde. Das bedeutet, daß das Einzugsgebiet des Donau-Oder-Elbe-Kanals nicht nur das gesamte Ost- und Mitteldeutschland einschließlich Brandenburgs, der Reichshauptstadt und der gesamten deutschen Seehäfen, sondern auch noch Hannover, Teile von Westfalen, Hessen, die Provinzen Sachsen und Thüringen und das Land Sachsen umfassen würde. Man kann daher von dem Einzugsgebiet des norddeutschen Donau-Oder-Elbe-Kanals und dem Einzugsgebiet des süddeutschen Rhein-Main-Donau-Kanals sprechen.

Von dem größten Teil des rheinisch-westfälischen Industriegebiets wird der Verkehr nach dem Rhein abgelenkt, das mitteldeutsche Industriegebiet gehört aber ganz zum Donau-Oder-Elbe-Kanalgebiet, das märkische und schlesische Industriegebiet einschließlich des Groß-Berliner Industriegebiets fällt dem Donau-Oder-Kanal, desgleichen wie erwähnt, die deutschen Seehäfen, zu. Geheimrat Contag hat z. B. für Getreide, Eisenwaren, Nutzholz, Petroleum und Kohlen die Frachten von Budapest nach Stettin, von Szegedin nach Breslau, von Berlin nach Bukarest, von Budapest nach Hannover, von Plösti nach Berlin und von Gleiwitz nach Beograd ermittelt und die Frachten des Eisenbahnweges den Frachten des Binnenwasserweges gegenübergestellt. Wenn man die tatsächlich heute bestehenden Eisenbahnfrachten für die genannten Güterarten einsetzt, so ergibt sich folgendes überraschendes Ergebnis:

Die von Herrn Geheimrat Contag errechnete Frachtersparnis des direkten Wasserweges von RM. 19,70 je to bei Getreide in der Relation Budapest—Stettin vermindert sich bei See-Ausfuhrgetreide auf RM. 17,40 und erhöht sich bei lokogenetreide auf RM. 20,80.

Wendet man dagegen bereits heute den kombinierten Donaubahnweg Budapest/Regensburg/Stettin an, so sinkt die Spanne des direkten Binnenwasserweges auf RM. 7,90 je to. Die durch den Oder-Donau-Kanal eintretende Frachtverbilligung schwankt also im Vergleich mit dem direkten Bahnweg zwischen 56 und 69 Proz. bei Getreide in der Relation Budapest/Stettin. Es ist bezeichnend, daß die tkm-Sätze für See-Ausfuhrgetreide absolut und die für die übrigen Relationen im Durchschnitt den von Herrn Geheimrat Contag eingesetzten tkm-Sätzen nahezu entsprechen, ja sogar für den direkten Wasserweg noch günstiger sind.

In der Relation Szegedin/Breslau beträgt für Getreide heute die direkte Bahnfracht RM. 36,20 gegenüber RM. 28,10 vor dem Kriege. Die frachtverbilligende Wirkung des Kanals erhöht sich daher von 45 Proz. auf 70 Proz.

Für eiserne Werkzeugmaschinen von Berlin nach Bukarest hat Geheimrat Contag zu Gunsten des Wasserweges eine Spanne von 43 Proz. errechnet. Auf Grund der heutigen Bahnfracht von RM. 71,30 je to gegenüber RM. 47,— vor dem Kriege ergibt sich eine Ersparnis von 72 Proz. Für Petroleum von Plösti nach Berlin steigt die Spanne zu Gunsten des Wasserweges von 60 Proz. auf 75 Proz., bei Schnittholz von Budapest nach Hannover von 50 Proz. auf 64 Proz. und bei Kohlen von Gleiwitz nach Beograd von 60 auf 69 Proz.

Unterstellt man, daß die Binnenschiffahrtsfrachten höher sind als die von Contag meines Erachtens vorsichtig berechneten, so lassen die vorgetragenen sehr großen Ersparnisse des Wasserweges eine Verringerung der Spanne ohne weiteres zu. Was beweisen diese Zahlen? Sie beweisen, daß der Donau-Oder-Kanal nicht nur der tschechischen Wirt-

schaft, z. B. der mährischen Industrie, den außerordentlichen Vorteil direkten Erzbezuges unter Wegfall der Umschlagskosten im Cosel-Oderhafen und unter Fortfall der bahnwältigen Ablaufsfracht von Cosel-Oderhafen bis Mährisch-Ostrau, sowie der Möglichkeit direkten ungebrochenen Versandes aller Erzeugnisse der Industrie wie Kohlen, Eisen usw. gewährt, sondern daß er als Weltverkehrsstraße Südosteuropas zu niedrigen Frachten einen Verkehr ungeahnter Ausdehnung bewältigen kann, weil er gegenüber dem viel teureren und komplizierteren Bahnwege außerordentliche und ziffernmäßig berechenbare Vorteile bietet. Dieser Weltverkehrsstraße muß deshalb ein großer Verkehr zufallen, weil sich die Binnenschiffahrt auf ihr in der vorteilhaftesten Art in den großen Beförderungsprozeß einschalten kann.

Selbstverständlich war es mir nur möglich, stichprobenweise nachzuprüfen. Es darf indessen mit großer Wahrscheinlichkeit angenommen werden, daß auf allen Hauptgüterarten, die für den Kanalverkehr in Frage kommen, ausgedehnte Berechnungen ähnliche Ergebnisse zeitigen würden. Man darf also wohl sagen, daß die Anziehungskraft dieses neuen Weltverkehrswege eine überaus große sein wird und daß sich über diese neue Verkehrsstraße ein Verkehr abwickeln wird, der ein ständig steigender sein muß. Die Auswirkungen dieser Erscheinungen auf die beteiligten Staaten und Volkswirtschaften zu schildern, kann ich mir versagen.

Herr Dr. Schoefl hat in einem umfassenden Gutachten die Vorteile, die der Kanal insbesondere der tschechoslowakischen Wirtschaft gewähren würde, so erschöpfend und treffend dargestellt, daß ich es mir versagen darf, auf diese Seite des Problems einzugehen, zumal ich annehmen darf, daß sie von Professor Ing. A. Smrcek näher berührt wird.

Es muß sich jedoch nach meiner Meinung jedem unbefangenen Beurteiler die Ueberzeugung aufdrängen, daß es für die tschechoslowakische Wirtschaft nur ein sicheres Mittel gibt, die Nachteile kontinentaler Lage wirksam abzumildern, und daß dieses Mittel der Oder—Donau—Elbe-Kanal ist.

Ich möchte meine Ausführungen mit folgenden Leitsätzen schließen:

1. Der Oder—Donau-Kanal bildet die kürzeste Wasserstraßenverbindung zwischen dem Schwarzen Meer, der Ostsee und der Nordsee.

2. Der Oder—Donau-Kanal ermäßigt die Transportkosten je nach Güterart und Verkehrsbeziehung bis zu 60 Proz. und mehr.
3. Er führt diese erheblichen wirtschaftlichen Vorteile denjenigen Gebieten zu, die nach ihrer natürlichen verkehrsgeographischen Lage einen Anspruch darauf haben.
4. Er vermindert darüber hinausgehend die Beförderungskosten um die Differenz zwischen den weit billigeren Kosten des Umschlages vom Kahn in das Seeschiff und umgekehrt gegenüber den weit höheren Umschlagskosten vom Waggon in das Seeschiff und umgekehrt.
5. Er bildet eine Korrektur gegen künstliche Verkehrsab- und Verkehrsumlenkungen, eine Tatsache, die für die See- und Binnenumschlagshäfen seines Einzugsgebietes von großer Bedeutung ist.
6. Er befriert durch Herabminderung der 'Frachten und Umschlagskosten die in seinem Einzugsgebiet liegenden Seehäfen der Ost- und Nordsee, des Schwarzen Meeres und nach erfolgtem Anschluß des Mittelländischen Meeres sowie die Binnenumschlagshäfen seines Einzugsgebietes.
7. Er bildet die billigste und sicherste Verkehrsstraße nicht nur für den zwischenstaatlichen europäischen, sondern auch den überseischen Außenhandel der Kontinentalstaaten Südosteuropas.
8. Er vergrößert die Verkehrssicherheit durch Gewährleistung gleicher Frachten auf große Zeiträume gegenüber sehr wandelbaren Eisenbahntarifermäßigungen.
9. Er wirkt qualitätserhaltend, weil er die Notwendigkeit von Umladungen des Beförderungsgutes entweder ganz beseitigt oder stark einschränkt.
10. Er entlastet die Eisenbahnen aller beteiligten Länder.
11. Er trägt zur Ansiedlung neuer Industriezweige in seinem Einzugsgebiet bei.
12. Er verbessert nicht nur den Wasserstand der natürlichen Wasserstraßen, die er verbindet, er fördert auch die Landeskultur.
13. Der Oder—Donau-Kanal bietet somit wie kein anderer die wirtschaftlichen Vorteile, die von einem Kanal überhaupt erwartet werden können.
14. Er bildet eine der besten produktiven Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, die man sich denken kann.

Die Stellung der Oder im deutschen Wasserstraßennetz.

Vorgetragen auf dem Odertag Breslau am 28. Mai 1937 von Dr. Hermann Freymark.

Für die Stellung des Odergebietes im Rahmen der Entwicklung des deutschen Volkes ist die Tatsache bestimmend gewesen, die es zugleich von den Gebieten der anderen großen deutschen Ströme, wie Rhein, Elbe und Donau, unterscheidet: daß sie in ihrem ganzen schiffbaren Lauf ein rein preußischer, ein rein deutscher Strom ist. So verschiedenartig auch in früheren Zeiten die staatliche Entwicklung der einzelnen Teile des Odergebietes gewesen ist: sie haben alle ihren vollen Anteil an der Entwicklung des deutschen Volkes gehabt, bis die Mitte des 18. Jahrhunderts die Vereinigung aller Teile unter preußischer Herrschaft brachte. Diese Zusammenfassung des ganzen Stromgebietes wurde für die Entwicklung Preußens und des deutschen Volkes in seiner Gesamtheit in den letzten Jahrhunderten entscheidend. Sie war die Grundlage, auf der Friedrich der Große, dessen Andenken tief im

Herzen eines jeden Schlesiers wurzelt, Preußen zum Range einer Großmacht erheben konnte, und eine der wichtigsten Grundlagen dafür, daß Preußen im Stande war, die Zeiten der napoleonischen Fremdherrschaft durchzuhalten und diese abzuschütteln. Uns allen ist aus der Geschichte und dem eigenen Erleben bekannt, wie die Bevölkerung des Odergebietes auch seitdem sich der deutschen Mission voll bewußt gewesen ist.

Auch wirtschaftlich und wirtschaftspolitisch wurde das Odergebiet nach den Freiheitskriegen zu ganz besonderen Aufgaben im Dienste des Volksganzen berufen. Richtunggebend und schicksalschwer für die preußisch-deutsche Handelspolitik im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde das preußische Zollgesetz vom 26. 5. 1818. Es hob sämtliche Binnenzölle auf, die die einzelnen Teile Preußens bisher von einander getrennt

hatten, ermöglichte im Bereich des gesamten preußischen Staatsgebietes einen völlig freien, von Zöllen nicht belasteten Verkehr, errichtete an der Grenze eine einheitliche niedrige Zollmauer und schweißte eine Reihe von Wirtschaftsgebieten, die wirtschaftlich ohne jeden inneren Zusammenhang miteinander gestanden, vielmehr sich wirtschaftspolitisch fast wie Ausland behandelt hatten, auch wirtschaftlich zu einer Lebensgemeinschaft zusammen. Das Gesetz vom 26. 5. 1818 verfolgte darüber hinaus ein viel weiter gestecktes Ziel. Es wollte über das preußische Gebiet hinaus einen viel größeren Wirtschaftsraum mit freiem Verkehr im Innern und mit gleichmäßigen Zollsätzen an den Grenzen schaffen, und die Zölle wurden daher auch nur in mäßiger Höhe festgesetzt, um anderen Staaten den Anreiz zu dem Anschluß an das preußische Zollsystem zu geben. Die Erwartungen gingen voll in Erfüllung. Bereits im Jahre nach dem Erlaß des Gesetzes konnte der erste Anschlußvertrag mit Schwarzburg-Sonderhausen abgeschlossen werden, und im Jahre 1834 trat der deutsche Zollverein ins Leben. Damit wurde ein Werk geschaffen, das über die ursprünglich verfolgten, rein wirtschaftlichen Absichten hinaus sich auch politisch als eine der wichtigsten Grundlagen für die weitere Entwicklung des deutschen Volkes erwies.

Hinter dieser Aufgabe mußte die andere zurücktreten: dem einheimischen Gewerbefleiß bei dem Verkehr mit fremden Staaten eine sichere Grundlage zu gewähren. Der Gesetzgeber war sich der Tatsache vollkommen bewußt, daß das Gesetz nicht ein Werkzeug zur Besserung der handelspolitischen Beziehungen zu fremden Ländern sei, da es sich jeglicher Zwangsmöglichkeiten begab, hoffte auf die Einsicht der anderen Staaten und glaubte, daß unerwünschte Folgen auf dem Gebiete des Verkehrs mit fremden Staaten gegenüber dem damals im Vordergrunde stehenden Ziel in Kauf genommen werden müßten.

Die Befürchtungen hinsichtlich der ungünstigen Entwicklung der handelspolitischen Beziehungen zu den fremden Staaten gingen in schlimmster Form in Erfüllung. Nicht nur die großen Westmächte, England, Frankreich bereiteten der Einfuhr der preußischen Waren immer größere Schwierigkeiten; vor allem schloß Rußland sich und Polen in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts gegenüber den preußischen Märkten vollkommen ab; durch die bedingungslose Einverleibung schließlich des bisherigen Freistaates Krakau, bis dahin der wichtigsten Ausfallpforte für das Odergebiet, in die Donaumonarchie vor 90 Jahren wurde der Osten und Südosten so gut wie völlig gegen Preußen abgeschlossen, und zwar auch in Rücksicht auf die Durchfuhr.

Diese ungünstigen Folgen der wirtschaftspolitischen Entwicklung trafen kein Gebiet Preußens mit der Schwere wie das Odergebiet. An erster Stelle die schlesische Wirtschaft, aber auch die der anderen Oderprovinzen waren das wichtigste Ausfuhrgebiet Preußens in gewerblichen Erzeugnissen; es war an der gesamten preußischen Ausfuhr in fremde Länder bis zur Hälfte und darüber beteiligt und hatte das Bestehen und die Blüte wichtiger Erwerbszweige auf die Ausfuhr gegründet. Im ganzen Gebiete des Oderstromes z. B. war die Tuchmacherei auf das stärkste vertreten, die hauptsächlich auf die Ausfuhr nach dem Osten eingestellt war. Die jetzige Kreisstadt Schönlanke z. B. an der Netze wies im Jahre 1805 bei einer Bevölkerung von 3500 Einwohnern 176 Tuchmacherbetriebe mit mehr als 1200 Beschäftigten und Angehörigen auf, d. h. mehr als ein Drittel

der Gesamtbevölkerung. Und im Beginn des 20. Jahrhunderts wurde noch in der Mandschurei ein bestimmtes Wollgewebe nach dem Namen der früheren Lieferantin, der Stadt Meseritz, benannt und dieser Name ist wohl auch noch jetzt üblich. Die Folge der Abschließung der fremden Märkte waren u. a. der Verfall der schlesischen Leinenindustrie, der sichtbaren Ausdruck in dem Weberaufstand fand, der Untergang größer Teile der Tuchmacherei im Odergebiet, soweit sie nicht die Möglichkeit hatte, sich umzustellen, insbesondere zum Großbetrieb überzugehen, der Hungertyphus in Oberschlesien, das Dahinsiechen des Großhandels in den großen Oderhandelsplätzen und schließlich und vor allem die Abwanderung zahlloser Volksgenossen aus dem Odergebiet, das ihnen keine geeigneten Erwerbs- und Lebensmöglichkeiten mehr bot, teils nach dem Ausland, wohin jetzt von neuem, wie so manches Mal im Laufe der früheren Zeiten, besonders anlässlich der Religionsverfolgungen in Schlesien, deutscher Gewerbefleiß verpflanzt wurde, mehr aber noch nach anderen Teilen Deutschlands, insbesondere der Hauptstadt, nach Mitteldeutschland und dem Westen, die ihnen lohnendere Erwerbsmöglichkeiten boten. Die Abwanderung infolge der Verschließung des polnischen und russischen Marktes in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts wird in zeitgenössischen Mitteilungen auf 250 000 Menschen angegeben. Die 4½ Millionen Volksgenossen, die im Laufe eines Jahrhunderts aus Ostdeutschland abgewandert sind, haben preußischen Geist in andere Teile Deutschlands getragen und diese zu einem unerhörten wirtschaftlichen Aufschwung bringen helfen, auf der anderen Seite jedoch vor allem das Odergebiet auf das nachhaltigste geschwächt.

Der Gesetzgeber war sich bereits bei den Vorarbeiten für das Gesetz von 1818 bewußt, daß die neue wirtschaftspolitische Regelung verhängnisvolle Folgen für den Osten bringen könnte. In den Verhandlungen in den Ministerien wurde wiederholt darauf hingewiesen, daß die Lasten der Neuregelung der Dinge an erster Stelle dem Osten und vor allem auch dem Odergebiet auferlegt würden, wiewohl diese bereits bei den Freiheitskämpfen die größten Opfer und Lasten an Blut und Gut zu bringen gehabt hätten. Man sah jedoch die Richtung der Wirtschaftspolitik als naturgegeben an und hatte zu der Bevölkerung Ostdeutschlands das Vertrauen, daß sie für die zwingenden Notwendigkeiten des inneren Anschlusses der neuen preußischen Gebiete im Westen an ganz Preußen und der Erweiterung des eigenen Marktes Verständnis haben würde und im Interesse des Vaterlandes auch zu größten Opfern bereit sei. In dieser Erwartung sah man sich nicht getäuscht; die Bevölkerung Ostdeutschlands hat in allen diesen Zeiten in vollem Bewußtsein der großen Opfer auch wirtschaftlich das Wort des Freiherrn von Stein bewahrheitet:

„Ich kenne nur ein Vaterland und das heißt Deutschland!“

Die Wirtschaft ließ nie das Ziel aus den Augen, die frühere Stellung im Verkehr über die Grenzen hinaus wieder zu erringen; sie suchte zunächst aber im Sinne des Zollgesetzes vom Jahre 1818 engsten Anschluß der Wirtschaft nach Gesamtdeutschland hin zu gewinnen. Zeugnis davon legt die Mitarbeit der ostdeutschen Wirtschaft an der Ausgestaltung des Zollvereins ab. Aus demselben Geiste, dem die bekannten Vorgänge in Breslau im Frühjahr 1866 entsprungen

sind, ist die Unterstützung geboren, die die Breslauer Kaufmannschaft, wie kaum irgend jemand anders, Bismarck im Beginn der sechziger Jahre bei seiner großen Handelspolitik lieh. Zeugnis davon legt auch das Streben ab, die Verkehrsferne überwinden zu helfen durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes und die Schiffsbarmachung des Oderstromes. Als es nicht gelang, letztere Aufgabe von Staats wegen zu lösen, war es die Breslauer Kaufmannschaft, die in den sechziger Jahren sich darum bemühte, vom Staate die Rechte und Pflichten an dem Oderstrom für 8 Jahrzehnte übertragen zu erhalten, um das, was der Staat nicht zu schaffen vermocht hatte, von sich aus mit größten Opfern durchzuführen. Vor allem aber entstanden aus der Wirtschaft selbst genug Männer, die danach trachteten, in Ausnutzung der technischen Fortschritte durch Fleiß und Zuverlässigkeit ihren Arbeitskreis immer weiter auszudehnen; welche Früchte diese Arbeit getragen hat, geht aus der glänzenden Reihe von Männern der Wirtschaft hervor, die seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Wirtschaft auch im Odergebiet auf neue Bahnen gelenkt und zur Blüte gebracht haben. Das Wort: Preußen hat sich zu seiner Stellung durchgehungert, gilt auch von der Wirtschaft im Odergebiet. Seit und zum großen Teile auch dank der Gründung des Deutschen Reiches im Jahre 70/71 trug diese Arbeit die Früchte, daß das Odergebiet, wenn auch in weitem Abstand gegenüber bevorzugten Gebieten, an der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands teilnehmen konnte, durch die Entwicklung der Gewinnung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Rohstoffen und auch von gewerblichen Erzeugnissen für die gesamtdeutsche Wirtschaft unentbehrlich wurde und im besonderen auch während des Krieges zu größten Leistungen auch auf wirtschaftlichem Gebiet gegenüber der Gesamtheit in der Lage war.

Neben die Aufgabe, einer der Lungenflügel der deutschen Wirtschaft zu sein, tritt für das Odergebiet die andere hinzu, die Brücke zu den Völkern jenseits der Grenzen und ihrer Wirtschaft im Osten und Südosten zu sein. Das Deutschtum ist nach der Wiederdeutschwerbung des deutschen Ostens im 13. und 14. Jahrhundert bald so erstarkt, daß es ständig von seiner überschüssigen Kraft abgeben konnte. Jahrhunderte hindurch bestand die städtische Bevölkerung jenseits der Grenzen in weitestem Umkreis zu bis $\frac{4}{5}$ aus Deutschen. Ostdeutschland hat hieran großen Anteil genommen; ist doch z. B. eine Stadt wie Krakau eine ausgesprochene Tochterstadt Breslaus. Selbst in den Zeiten, in denen die große westöstliche Wanderung völlig zum Versiegen gekommen war, hat Ostdeutschland immer noch seine Sendboten über die Grenzen hinaus nach dem Osten in ferne Länder geschickt. Die dadurch gewonnenen Beziehungen zu den Ländern jenseits der Grenze sind auch den Beziehungen zu den Angehörigen der fremden Völker in jenen Gegenden zugute gekommen. Der ostdeutsche Kaufmann galt den Angehörigen der fremden Völker im Osten als der Bringer kultureller Güter. Wurde doch die polnische Literatur im Beginn des 19. Jahrhunderts zum großen Teile in Breslau gedruckt und verlegt.

Im Sinne des Dichterwortes:

„Euch, Ihr Götter, gehöret der Kaufmann,
Güter zu suchen geht er,
doch an sein Schiff
knüpft das Gute sich an“

hat der Kaufmann der ostdeutschen Handelsplätze im Osten und Südosten Europas eine einzigartige Vertrauensstellung errungen. Die ostdeutsche Wirtschaft ist der gesamtdeutschen Wirtschaft als Pionier bei der Pflege der Beziehungen zu dem Osten vorausgegangen. Manche, wie die großen Farbwerke, haben sich zwar der Vermittlung des ostdeutschen Handels entwunden, doch treten an deren Stelle immer wieder andere, die der Vermittlung nicht entraten können. In der Vertrautheit mit den persönlichen und sachlichen Verhältnissen liegt nun einmal ein gewaltiges Kapital, das immer von neuem nutzbar gemacht werden muß.

Das Diktat von Versailles hat alles in mühevoller Arbeit Aufgebaute zu vernichten gesucht. Es hat nicht nur die Last des Friedensschlusses durch die Gebietsabtretungen vor allem dem deutschen Osten aufgebürdet, sondern auch die Pflege der Beziehungen über die Grenzen hinaus zur Unmöglichkeit machen wollen. Jetzt ist der Alp von Ostdeutschland genommen worden. Zwar sind die Schwierigkeiten bei uns im Osten auf wirtschaftlichem Gebiete unendlich groß, jedoch das Wichtigste ist: Das neue Deutschland hat durch die Tat die Wichtigkeit der Aufgaben Ostdeutschlands für das ganze deutsche Volk anerkannt, hat durch die Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen zu den für uns im Oderstromgebiet hauptsächlich in Frage kommenden Ländern die Wege für die Arbeit der Wirtschaft freigemacht und die dem Odergebiet vor allem obliegenden wirtschaftlichen Beziehungen zu den Südoststaaten und Polen in den Vordergrund der Wirtschaftspolitik gestellt. Das Wirtschaftsgebiet der Oder kann sich jetzt wieder als gleichberechtigt und gleichwertig mit den anderen Teilen des Vaterlandes fühlen und im Vertrauen auf volle Förderung durch das Reich seiner Aufgabe nachgehen, alles, was in seinen Kräften liegt, in den Dienst des Volksganzen zu stellen. Als Frucht des neu entfachten Unternehmungsgeistes haben wir vor wenigen Wochen in Breslau die Messe erlebt, die im Zeichen der Herbeiführung einer engen Verbindung unserer Wirtschaft mit der des Südostens und Polens stand.

Aus der Stellung des Odergebietes im Rahmen des gesamten deutschen Volkes ergeben sich die Aufgaben für den einheimischen Strom, die Oder selbst. Er ist der Lebensnerv von Schlesien, von großen Teilen von Brandenburg, der Grenzmark und von Pommern, also von einem Gebiete mit einer Bevölkerung von mehr als 10 Millionen Menschen und einer sehr vielgestaltigen Erzeugung in Landwirtschaft und Gewerbe, einem ausgebreiteten Handel mit den wichtigsten Handelsplätzen Stettin, dem Seehafenplatz auf der einen Seite, Breslau dem geschichtlichen Vorort für den Verkehr mit dem Südosten und Polen, einem binnenländischen Hamburg vergleichbar, auf der anderen Seite. So sehr uns in diesem Kreise auch die Bedeutung der Oder für Landeskultur und gewerbliche Wirtschaft, für soziales Leben und Volksgesundheit am Herzen liegt, und so sehr wir auch Veranlassung haben, uns in den Dienst einer Gesamtwasserwirtschaft zu stellen, so berührt uns in diesem Kreise doch am meisten die Oder als Verkehrsstraße.

Als solche hat sie in allen Zeiten eine Rolle gespielt, doch wurde diese lange dadurch eingeengt, daß das Mündungsgebiet zu einem fremden Staatswesen gehörte, daß Streitig-

keiten um das Niederlagerecht die Ausnutzung des Stromes im ganzen Laufe verhinderten, und daß auch die mangelnde Regelung des Abflusses durch Anlegung von Stauen zu Kraftzwecken den allgemeinen Interessen oft nicht Rechnung trug. Welche Bedeutung dem Strome gleichwohl schon damals beigelegt wurde, geht daraus hervor, daß der Große Kurfürst die Oder durch den Friedrich-Wilhelm-Graben mit der Spree verband und dadurch in unmittelbare Verbindung mit Hamburg brachte. So kam es, daß die Ausfuhr schlesischer Güter hauptsächlich ihren Weg über Hamburg nahm, auch nachdem der Lauf der unteren Oder vor 2 Jahrhunderten preußisch geworden war, während die Einfuhr der Güter von da ab hauptsächlich über Stettin erfolgte. Der Große Kurfürst war es auch, der den bereits früher gelegentlich verfolgten Plan des Anschlusses der Oder zur Donau bei der Wiener Regierung anregte. Der Plan scheiterte damals, wurde aber alsbald wiederholt erörtert, und zwar sowohl in den Zeiten der Kämpfe Österreichs gegen Frankreich im 18. Jahrhundert, als auch in denen der Kontinentalsperre. Die untere Oder wurde durch Friedrich den Großen mit der Spree durch den Finow-Kanal verbunden. Nach dem Erlaß des preußischen Zollgesetzes vom Jahr 1818 war die Wirtschaft des Odergebietes sich voll der Bedeutung der Oder als des wichtigsten Mittels zum engsten Anschluß an die anderen Teile des preußischen Staates und an den Seeverkehr bewußt und arbeitete mit allen Kräften auf die Ausgestaltung der Oder zu einer leistungsfähigen Wasserstraße hin. Alle Bemühungen blieben jedoch zunächst vergeblich und erfolglos. Teils mangelte es, besonders angesichts der Ansprüche der westlichen Wasserstraßen, insbesondere des Rheins, an den erforderlichen Mitteln, teils war man auch in dem ersten Abschnitt des Eisenbahnzeitalters der Auffassung, daß die Ströme ihre Rolle als Verkehrswege ausgespielt hätten und weitere Aufwendungen nicht mehr lohnten. Rücksichten auf eine allgemeine Wasserwirtschaft waren dem damaligen Denken noch fern. Waren noch im Jahre 1840 mit den damals üblichen 60 to-Kähnen im Breslauer Unterwasser noch annähernd 100 000 to befördert worden, so ging der Verkehr bis Anfang der 70iger Jahre bis auf den zehnten Teil zurück, wurde also völlig bedeutungslos, selbst gegenüber dem Achsverkehr, ganz zu schweigen von dem Eisenbahnverkehr. Es war ein Ausfluß der Verzweiflung, wenn die Breslauer Kaufmannschaft Anfang der 60iger Jahre dahin strebte, auf privatem Wege das Werk zur Ausführung zu bringen. Alle diese ständigen Vorstellungen führten dann jedoch zu einem Wandel der Auffassungen bei den maßgebenden Stellen. Von größter Bedeutung war es, daß im Jahre 1874 die Oderstrombauverwaltung eingesetzt wurde, und größere Mittel zugewiesen erhielt.

Bereits im Jahre 1885 konnte die Oderschiffahrtskommission mit Dank feststellen, daß die Oderstrombauverwaltung die ihr gestellte Aufgabe auf das befriedigendste gelöst habe. Der Verkehr z. B. bei Breslau stieg von 10 000 to in 1860 auf 125 000 to im Jahre 1885, mehr als 1 1/4 Million to in 1890. Die Vergleichszahlen für spätere Jahre lauten: 2 Millionen für 1900 und 5 1/2 Millionen im Jahre 1913.

Freilich, die weiteren Verbesserungen der Oderwasserstraße zu dem Zweck, sie zu einer den anderen deutschen Wasserstraßen annähernd entsprechenden Verkehrsstraße auszustalten, mußten von dem Odergebiet immer erkämpft werden. Das gilt z. B. von dem

Ausbau des Oder-Spree-Kanals zur Großschiffahrtsstraße und der Fortführung der Oder großschiffahrtsstraße selbst bis Cosel durch Kanalisierung der Strecke Neißemündung—Cosel, deren Ausführung erst 1886/88 als Folge des Dortmund-Ems-Kanals beschlossen wurde, um die schlesische Wirtschaft durch den Ausbau der westlichen Wasserstraßen nicht völlig ins Hintertreffen geraten zu lassen; das gilt auch von der Herstellung einer Großschiffahrtsstraße von der Oder zur Spree-Havel durch den sogen. Hohenzollern-Kanal, der die Stellung Stettins als ersten preußischen Seehafens sicherstellen sollte, das gilt vor allem auch von der Ausgestaltung der Oder selbst von der Neißemündung bis zur Abzweigung des Oder-Spree-Kanals zu einer zu allen Zeiten gleichmäßigen leistungsfähigen Schiffahrtsstraße, die Fahrzeuge etwa von der gleichen Leistungsfähigkeit wie der größere Teil der großen deutschen Wasserstraßen tragen kann. Das Geschick des Planes hing mit dem Geschick des Mittellandkanals zusammen. Nach schwersten Kämpfen gab die preußische Regierung im Jahre 1899 die feierliche Erklärung ab: „Die Staatsregierung wird, wenn der Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Genehmigung erhält, die Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer leistungsfähigeren auf Staatskosten auszubauen. Die dieserhalb eingeleiteten Ermittlungen haben als wahrscheinlich ergeben, daß es technisch durchführbar ist, durch Anlage von Stauweihern der nicht kanalisierten Oderstrecke auch in trockenen Zeiten einen Wasserstand von 1,40 m zu verschaffen. Sollte indes dieser Weg sich als ungängbar erweisen, so werden als Ausgleich anderweitige Maßnahmen, insbesondere auch auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, zu dem Zwecke in Aussicht zu nehmen sein, die Parität der Frachtkosten zwischen des oberschlesischen und dem rheinisch-westfälischen Montanrevier auf dem Schnittpunkt Berlin zu gewährleisten.“ Die späteren Regierungen bekannten sich seitdem sämtlich zu dieser mit Zustimmung des Königs abgegebenen feierlichen Erklärung.

Die Folgen schon der früheren Maßnahmen kommen in den Verkehrszahlen der Oder zum Ausdruck. Vor dem Kriege erreichte der Gesamtverkehr auf der Oder die Höhe von mehr als 11 Millionen to (die in 1936 zum ersten Male wieder erreicht ist), d. i. mehr als $1/7$ des Rheinverkehrs und $1/13$ des gesamten deutschen Binnenwasserstraßenverkehrs, eine Leistung, die um so höher einzuschätzen ist, als sie ganz anders als z. B. beim Rhein weniger eine Gabe der Natur, als vielmehr das Werk des Menschen ist. Das Hauptverkehrsgut wurde zwar die Kohle, sowie andere wichtige industrielle Rohstoffe; jedoch muß festgestellt werden, daß auch die Landwirtschaft in stärkstem Maße an den Transporten beteiligt ist, und zwar sowohl bei dem Versand eigener Erzeugnisse wie Korn, Mühlfabrikate, Rüben, Zucker und Holz und bei dem Bezug von benötigten Hilfsstoffen. Besonders bemerkenswert ist es beim Vergleich mit anderen deutschen Stromgebieten, daß im Odergebiet der Versand das Doppelte dem Empfangs beträgt, in Schlesien sogar das Dreifache, ein Zeichen dafür, in welchem Umfange das Odergebiet Ueberschüßgebiet ist und andere Teile der deutschen Wirtschaft versorgt. Der Hauptverkehr entfällt auf das Binnenland. Doch hat sich die Oder ihre Stellung im internationalen Verkehr durch den Umschlag von der Bahn und auf diese bewahrt und versprach nach völligem Ausbau, dem Verkehr über die Grenzen noch weit größere Dienste zu leisten als bisher.

Der Krieg und die Nachkriegszeit haben das Odergebiet in der Ausführung des Werkes weit zurückgeworfen. Für das Odergebiet war gerade der Ausbau der Oder, als Mittel zur Ueberwindung der Verkehrsferne von allergrößtem Wert. Man war sich in Berlin der Bedeutung und Berechtigung der Forderungen voll bewußt, bekannte sich wiederholt zu den verbürgten Zusagen vom Jahre 1900, hatte jedoch angesichts der Interessenten-Kämpfe nicht die Kraft zur Ausführung in dem erforderlichen Tempo. Als im Jahre 1920 die Ausführung des Mittellandkanals beschlossen wurde, wurde die gleichzeitige Fertigstellung des Oderausbaues bestimmt, doch mußte z. B. die Aufnahme des Ottmachauer Staubeckens in das Arbeitsbeschaffungsprogramm vom Jahre 1926 wieder erkämpft werden. Auch für die Oder hat erst die Machtübernahme einen Wandel gebracht. Das Dritte Reich hat nicht nur die Bedeutung des deutschen Ostens für das ganze deutsche Volk, sondern zugleich auch des Oderstroms für die wirtschaftliche Entwicklung voll erkannt und die Durchsetzung des Gedankens einer einheitlichen Wasserwirtschaft hat Widerstände beseitigt, die früher oft als unüberwindbar erschienen. So ist das, was früher lange unterlassen worden ist, bald nachgeholt worden, und die Arbeiten sind im schnellstem Tempo ausgeführt worden oder in der Ausführung begriffen.

Das Odergebiet kann jetzt die feste Zuversicht haben, daß die Ausgestaltung des Oderstroms zu einem auch in Zeiten der Dürre voll leistungsfähigen den anderen großen deutschen Wasserstraßen wenigstens annähernd gleichwertigen Verkehrswägen alsbald erfolgen wird.

Freilich: schon jetzt steht fest, daß gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung des Mittellandkanals und der Fortsetzung zu den Märkischen Wasserstraßen, die im nächsten Jahr erfolgen soll, von den in Durchführung begriffenen Arbeiten an der Oder nur das Staubecken Turawa fertiggestellt werden kann. Es drängt sich daher die bange Frage auf, ob nicht doch in dieser Zwischenzeit für das Odergebiet schwere Schäden auftreten könnten. Es handelt sich nicht allein darum, durch Aufrechterhaltung der Frachtenparität auf dem Berliner Markt den schlesischen Bergbau wettbewerbsfähig zu erhalten, es handelt sich, was im Anschluß an die feierliche Erklärung der Staatsregierung von 1900 der damalige Vizepräsident des Staatsministeriums von Miquel wiederholt hervorgehoben hat, bei der Verbindung mit der Reichshauptstadt um ein allgemeines Interesse, es handelt sich jetzt im besonderen auch darum, die Wirtschaft des Odergebietes im Stande

zu halten, die ihr im Verfolge des der gesamten deutschen Wirtschaft gesteckten großen Ziels obliegenden Aufgaben voll erfüllen zu können. Die diesjährige Odertagung ist wahrscheinlich die letzte vor der Inbetriebnahme der großen west-östlichen Wasserstraße. Wir müssen daher in dieser schicksalsschweren Stunde mit allem Ernst auf die Lage hinweisen und können heute nur unserer Zuversicht Ausdruck geben, daß die Reichsregierung für Fernhaltung von Schädigungen von dem Odergebiet, insbesondere auch durch entsprechende Gestaltung der Schiffahrtsabgabentarife und der Eisenbahnanschlüsse frachten nach und von Gleiwitz Sorge tragen wird.

Auch der Anschluß der Oder an das gesamte deutsche Wasserstraßennetz wirft noch verschiedene Probleme auf, z. B. das der Erweiterung des Oder-Spree-Kanals, die zwangsläufig kommen muß, doch bleibt grundsätzlich im wesentlichen nur noch die eine ungelöst und noch nicht entschieden, die des Anschlusses der mittleren Oder an Spree und Elbe durch einen Oder-Elbe-Kanal.

Um so dringender tritt jetzt die letzte Frage in den Vordergrund, die Oder mit der Donau zu verbinden, und damit zum Glied einer durchgehenden großen internationalen Wasserstraße zu machen, die im Sinne der wirtschaftlichen Bestrebungen aller beteiligten Länder zu einer engen Verflechtung der einzelnen Wirtschaftsgebiete führen, der Wirtschaft im gesamten Mittel- und osteuropäischen Raum mächtige Anregungen geben und neue Kräfte entfesseln wird. Nach den eingehenden Ausführungen von Dr. Schrader auf der vorjährigen Stettiner Tagung braucht nur daran erinnert zu werden, daß diese Wasserstraße die kürzeste Verbindung von der Donau mit den deutschen Seehäfen darstellt (Entfernung von dem Ausgangspunkt des Donau-Kanals bei Theben bis Stettin nicht ganz 1000 km, bis Hamburg 1200 km, bis Rotterdam 1500 km), daß zu ihrem Einflußbereich ganz Nordwestdeutschland bis zum Dortmund-Ems-Kanal gehört, und daß eine Frachtverbilligung bis zu 60 Proz. und darüber hinaus in Frage kommt. Die Einsicht von der nicht hoch genug einzuschätzenden wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung des Planes scheint sich auch in dem beteiligten Auslande immer mehr durchzusetzen. Wir hegen die Hoffnung, daß es in absehbarer Zeit zur Ausführung des Werkes kommt, das die geschickliche Stellung der Oder im großen internationalen Verkehr sichert und weit über die Wirtschaft hinaus ein gewaltiges kulturelles völkerbindendes Werk sein wird.

Großhandelstagung im Zeichen des Außenhandels am 4. Juni 1937 in Godesberg.

Wirtschaftsgruppenleiter Wilhelm Rumpf über die Möglichkeiten der Exportsteigerung.

In Bad Godesberg hat sich der Beirat der Wirtschaftsgruppe Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel zu einer zweitägigen Arbeitstagung versammelt. An der Tagung nahmen sämtliche Leiter und Geschäftsführer der Gliederungen der Wirtschaftsgruppe, sowie auch die Obmänner der Fach- und Länderausschüsse der Abteilung Außenhandel teil. Als Ehrengäste waren u. a. erschienen: vom Reichswirtschaftsministerium

Ministerialdirektor Dr. Pohl, Ministerialdirigent Dr. Spitta, sowie der Leiter und der Hauptgeschäftsführer der Reichsgruppe Handel, die Herren Prof. Lüer und G. Feldmann.

Im Mittelpunkt des ersten Verhandlungstages stand eine umfassende Rede des Leiters der Wirtschaftsgruppe Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel, Wilhelm Rumpf, Frankfurt a. Main.

Darin gab der Leiter der Wirtschaftsgruppe einen Rechenschaftsbericht über die bisher geleistete Arbeit der berufständischen Organisation des deutschen Groß-, Ein- und Ausfuhrhandels und machte im Zusammenhang mit der Behandlung der aktuellen Aufgaben des Außenhandels bemerkenswerte Ausführungen, die von der Einsatzbereitschaft und der Einsatzfähigkeit des Außenhandels für die neuen Wirtschaftsaufgaben Zeugnis ablegten.

In seinem Rückblick auf die Tätigkeit der Wirtschaftsgruppe in den vergangenen Jahren wies der Redner darauf hin, daß diese Tätigkeit stark im Zeichen der Zusammenfassung und Heranziehung aller Kräfte des Großhandels gestanden habe. Auch diese rein schematischen und organisatorischen Arbeiten hätten der Berufswerdung des Großhandels gedient.

Nach einem Hinweis auf das sogenannte Funktionsabkommen mit der Industrie, auf die wissenschaftliche Aufklärungsarbeit für den Großhandel an den Hochschulen, nach dem Hinweis auf die Förderung des Betriebsvergleichs bei der Forschungsstelle für den Handel und die Ausarbeitung eines einheitlichen Kontenplans für den Großhandel kam der Redner auf die staatpolitischen Aufgaben des Großhandels zu sprechen:

„Als der Führer Deutschland wieder wehrhaft machte, haben wir die Notwendigkeit erkannt, unsere Arbeit auch in den Dienst der Wehrpolitik zu stellen. Wir hoffen, daß es uns in immer stärkerem Maße gelingen wird, den Großhandel auch im Behördengeschäft tätig werden zu lassen, um so eine wirtschaftliche Verbindung zwischen Behörden und Großhandel zu erreichen und zu pflegen, die für die Bereitschaft unserer Wirtschaft von Nutzen ist. Wir haben in diesem Zusammenhang immer wieder darauf hingewiesen, daß es im Wesen des Großhandels liegt, einer ständigen Bereitschaft zu dienen, daß er aber nur dann immer zur Verfügung stehen kann, wenn ihm auch immer die Möglichkeit gegeben wird, bei der Deckung des laufenden Bedarfs mitzuwirken und damit seine Erfahrungen zu sammeln, also, wie wir Kaufleute sagen, im Geschäft zu bleiben.“

Im weiteren Verlauf seiner Rede wandte sich Wirtschaftsgruppenleiter Rumpf gegen diejenigen Kräfte, die versuchten, in der Großhandelssphäre Geschäfte zu machen, ohne die für den Berufsstand obligatorischen Voraussetzungen zu ihrer Tätigkeit mitzubringen. Er sagte:

„Wir sind auch gegen die Unzulänglichkeit in den eigenen Reihen aufgetreten. Wenn ich sage, in den eigenen Reihen, so will ich nicht behaupten, daß es echte Großhändler gibt, die sich der großen Aufgabe, die unser Berufsstand in der Wirtschaft hat, nicht völlig bewußt sind. In der Vergangenheit wurden immer und immer wieder, sei es von der Wissenschaft, sei es von der Wirtschaftsführung, sei es von der Wirtschaft selbst, zwei Dinge miteinander verwechselt: nämlich der Großhändler und der auf der Großhandelsstufe Tätige. In der Großhandelssphäre Geschäfte machen, heißt noch lange nicht Großhändler sein. Großhändler ist, wer berufsmäßig Großhandelsarbeit leistet. Wir haben immer abgelehnt, auch solche Wirtschaftstreibende als Großhändler anzuerkennen, die im Großhandel nur eine Fülle von leichteren und schwereren Geschäftsmöglichkeiten sehen, von denen sie sich prinzipiell immer nur die leichteren auswählen und dem echten Großhandel die schwereren freundlichst überlassen, die also zwar nur einen kleinen Teil der Pflichten des Großhandels erfüllen, dafür aber alle Rechte für sich beanspruchen. Hier hinein gehören alle diejenigen, denen

Großhandelsarbeit kein Beruf ist, sondern die nur auf Rabattjagd gehen.“

Im zweiten Teil seiner Rede befaßte sich Herr Rumpf, ausgehend von der Umstellung der Wirtschaft auf die heimische Werkstofferzeugung im Zusammenhang mit dem Vierjahresplan, mit den brennendsten Fragen des Außenhandels und berührte damit eine der wichtigsten wirtschaftspolitischen Aufgaben, die zurzeit der deutschen Volkswirtschaft gestellt sind. Von diesen Ausführungen sind die nachstehend im Auszug wiedergegebenen Sätze besonders beachtenswert:

„Der Vierjahresplan sieht auf allen Gebieten unserer Wirtschaft jede auch nur menschenmögliche Steigerung der Leistung vor. Auch wir haben uns in den Dienst dieser Leistungssteigerung gestellt. Die Umstellung unserer Wirtschaft von dem Import fremder Rohstoffe auf die Erzeugung heimischer Werkstoffe macht es notwendig, daß der Verbraucher mit allen zu Gebote stehenden Mitteln auf die Notwendigkeit hingewiesen wird, sein Interesse neuen deutschen Waren zuwenden. Es ist dies das Gebiet der Verbrauchslenkung. Im Absatzgroßhandel können wir hier nur mittelbar helfen. Im Verbindungsgroßhandel dort, wo verschiedene Produktionsstätten auf unsere Leistung angewiesen sind, können auch wir unmittelbare Verbrauchslenkung betreiben, ebenso im Aufkauftypenhandel. Die Verbrauchslenkung des Einzelhandels und Handwerkshandels haben wir durch eine geeignete Einkaufslenkung zu fördern. Wir Großhändler stellen Kollektionen zusammen. Dabei müssen unzählige Fabrikanten, bei denen wir einkaufen wollen, beweisen, was sie leisten. Unsere Aufgabe ist hier, immer dem Fabrikanten den Vorzug zu geben, der sich mit dem jeweils größten Erfolg auf die neuen Aufgaben umgestellt hat. Dadurch wird unsere Kollektion ein lebendiges Werbemittel für das wirtschaftliche Wollen der Regierung. Unsere Abnehmer müssen die Gewißheit haben, daß wir in unseren Kollektionen mit der Zeit Schritt halten, und unsere Lieferanten müssen die Überzeugung haben, daß wir hier ehrliches, pflichtbewußtes Wollen fördern, indem wir ihnen gesteigerte Absatzmöglichkeiten schaffen.“

Unsere wichtigste und vordringlichste Aufgabe wird aber sein, den Export zu fördern und zu steigern, wo dies nur irgendwie möglich ist. Ohne eine solche Steigerung des Exports können wir die gewaltigen Aufgaben nicht erfüllen, welche der Führer und die Reichsregierung uns allen gestellt haben.

Die Situation auf dem Weltmarkt ist zurzeit gerade in bezug auf die erstrebenswerte Exportsteigerung recht günstig, da der allgemein feststellbare Aufschwung der Weltmarktkonjunktur und der gestiegerte Warenbedarf nicht allein günstige Absatzmöglichkeiten schaffen, sondern auch Preisbesserungen ermöglichen kann, die man noch vor einem halben Jahr nicht für glaubhaft gehalten hätte. Die große Sorge aller führenden Männer in Staat und Wirtschaft ist nun die, daß wir Mittel und Wege ersinnen, wie wir rechtzeitig und ausreichend die nötigen Rohstoffe, Halbfabrikate und Hilfsmittel zur Verfügung stellen können, welche die deutsche Produktion zur Herstellung der Exportgüter benötigt.

Es wäre aber falsch, sich nur auf staatliche Maßnahmen zu verlassen und jede eigene Initiative auf dem Gebiet der Materialbeschaffung auszuschalten. Es ist im Gegenteil Pflicht jedes einzelnen Exportkaufmanns, auch von sich aus von den Fabrikanten oder deren Vorlieferanten, wenn notwendig auch

mit Nachdruck, zu fordern, daß Exportaufträge im Sinne der Regierungsabsichten bevorzugt behandelt werden, sowohl im Interesse der gesamten deutschen Volkswirtschaft als auch im Interesse des dringend notwendigen Devisenaufkommens. Wir haben nämlich feststellen müssen, daß, wenn man den Dingen auf den Grund geht, angebliche Mängelscheinungen oft nur deswegen zu konstatieren waren, weil der betreffende Exportkaufmann oder Fabrikant nicht mit dem notwendigen Nachdruck auf das vordringliche — sozusagen amtlich anerkannte — Interesse der Ausführung einer Exportorder hingewiesen hat.

Ich möchte nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß die an sich überaus notwendige Exportsteigerung nicht dazu führen darf, daß jeder mit tauglichen oder untauglichen Mitteln sein Glück im Außenhandel versuchen will. Exportieren ist eine Kunst, die gekonnt sein will, und wer diese Kunst nicht versteht, und sich trotzdem in ihr versuchen will, der schadet sich selbst und dem Export. Eine Ueberzahl exportierender Firmen führt zwangsläufig nur zu Exportpreisunterbietungen, weil jeder Neuling im Exportgeschäft einen Auslandsmarkt nur dann für sich erobern kann, wenn er

billiger ist als die Exportkreise, welche bisher das betreffende Land in einem bestimmten Artikel beliefert haben.“ Abschließend betonte der Redner, daß die Steigerung unseres Ausfuhrhandels unter allen Umständen erreicht werden müßte. „Alles, was der deutsche Exports handel auf seinem Wirtschaftsgebiet im Rahmen der ihm von der Wirtschaftsführung gegebenen Möglichkeiten für sich selbst tun kann, und alles, was man für den deutschen Exports handel tun kann, wird man als unmittelbare Exporthilfe ansprechen müssen. Ein gesunder Export wird aber immer nur aus einer gesunden Binnengewerbe möglich sein. Sind die heimischen Märkte in Ordnung, so wird sich aus ihnen auch ein geordneter Export entwickeln können. Umgekehrt wird der Export unter Störungen der heimischen Wirtschaft stets zu leiden haben. Eine mittelbare Exporthilfe wird daher eine Gesundung unserer Binnengewerbe sein. Je mehr wir dazu beitragen können, um Ordnung auf den deutschen Märkten zu erhalten bzw. zu schaffen, um so fühlbarer wird diese Exporthilfe sein, die wir dem deutschen Ausfuhrhandel zukommen lassen können, auch dort, wo wir nicht direkt am Ausfuhrhandel beteiligt sind. Am Anfang eines jeden Aufstieges steht die Ordnung.“

Mitteilungen der Industrie- u. Handelskammer

Einzelhandel

Erweiterung der Genehmigungspflicht für Versandgeschäfte.

Der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister hat auf Grund des § 5 des Gesetzes über Errichtung von Zwangskartellen vom 15. Juli 1933 im Reichsanzeig. Nr. 115 vom 24. Mai 1937 mit Wirkung vom 25. Mai eine Anordnung erlassen, welche die Errichtung, Verlegung und räumliche Erweiterung von Versandgeschäften in folgenden Branchen von einer Genehmigung des Reichswirtschaftsministers abhängig macht:

Tabakwaren, Kaffee, Tee, Kakao, Arzneimittel (Heil- und Vorbeugungsmittel) und Heilgeräte, Textilwaren, Schuhe, Lederwaren, Möbel, Elektrogeräte, Glas- und Porzellanwaren, Musikinstrumente und Zubehör, Rasierapparate und Rasierklingen, Bestecke, Uhren, Schmuckwaren, Fahrräder, Nähmaschinen, Werkzeuge, Fotoapparate und Zubehör, Seifen, Wasch- und Putzmittel, Parfümerien.

Die Genehmigung erstreckt sich nach dem Wortlaut der Anordnung auch auf den Fall, daß in bestehenden Unternehmungen der Vertrieb von Waren der genannten Art im Wege des Versandes neu aufgenommen, ferner daß die Verpackungs- und Versandräume bestehender Unternehmungen erweitert oder die in diesen Räumen bisher ausgeübte Tätigkeit in andere Räume verlegt werden soll.

Die Anordnung ist erfolgt, weil das Einzelhandelsschutzgesetz auf die ohne offene Verkaufsstellen arbeitenden Versandgeschäfte nicht anwendbar ist und diese also im Gegensatz zu dem Ladeneinzelhandel einer wirksamen Kontrolle durch die staatliche Wirtschaftsführung bisher nicht unterliegen. Da die endgültige Neugestaltung des Einzelhandelsrechts zur Zeit noch nicht abgeschlossen ist, erschien es auch im Interesse

der weiteren gesunden Entwicklung der Versandgeschäfte selbst geboten, eine zunächst bis zum 1. Juli 1940 befristete Errichtungs- und Erweiterungssperre zu erlassen. Zur Einhaltung der neuen Vorschriften kann durch polizeilichen Zwang angehalten werden. Auch Ordnungsstrafen des Karlsruher Gerichts in unbegrenzter Höhe sind auf Antrag des Reichswirtschaftsministers möglich.

Firmenbezeichnung „Elektrohaus“.

Ein Elektromeister, der ein Geschäft für Elektroinstallationen und einen Handel mit Elektromaterialien, und zwar in handwerksmäßiger Weise und ohne daß der Betrieb im übrigen über den kleingewerblichen Umfang hinausgeht, betreibt, darf sich als Minderkaufmann im geschäftlichen Verkehr nicht der Bezeichnung „Elektrohaus“ bedienen. Eine derartige im Geschäftsbetriebe verwendete Bezeichnung ist unabhängig von ihrer etwaigen Täuschungseignung schon dann gesetzlich unzulässig, wenn und soweit sie nach außen den Eindruck einer kaufmännischen Firma hervorruft. Das Wort „Haus“ hat infolge der sich durchsetzenden neueren Anschaulichungen über die Zulässigkeit von Firmen- und Geschäftsbezeichnungen seine ursprüngliche Bedeutung als Bezeichnung eines größeren Geschäftes mindestens insoweit wiedererlangt, als die Allgemeinheit bei einem so bezeichneten Unternehmen einen volkstaufmännischen Betrieb und demgemäß die Eintragung in das Handelsregister voraussetzt. (Entscheidung des Kammergerichts vom 21. 1. 1937.)

Verwendung des Wortes „Propaganda“ in der Werbung.

Zur Kennzeichnung ihrer Waren bedienen sich verschiedene Firmen Warenbezeichnungen, die das Wort „Propaganda“ enthalten, z. B. „Propaganda-Kaffee“, „Propaganda-Mischung“ usw.

FELDMÜHLE

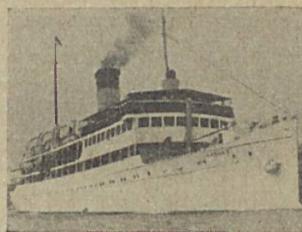
PAPIER- UND ZELLSTOFFWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT
Odermünde bei Stettin

Abschluß am 31. Dezember 1936

Vermögen	RM
Anlagevermögen	34 412 021,—
Beteiligungen	6 239 062,—
Roh- und Betriebsstoffe, Ersatzteile	13 230 191,91
Halb- und Fertigfabrikate	4 058 159,29
Wertpapiere	203 733,12
Hypotheken	87 000,16
Geleistete Anzahlungen	1 129 695,76
Forderungen aus Warenlieferungen	6 137 233,02
Forderung, an abhäng. Gesellschaften	552 287,82
Wechsel, Schecks, Kassenbestände	755 810,93
Guthaben bei Banken	983 242,94
Sonstige Forderungen	708 412,17
Rechnungsabgrenzungsposten	156 116,—
	68 652 966,12
Bürgschaften	RM 7 990,—
Verbindlichkeiten	
Stammaktien	29 400 000,—
Vorzugsaktien	600 000,—
Gesetzliche Rücklage	3 290 200,—
Rückstellung für Währungsverpflichtungen und Ausfälle	4 548 677,74
Andere Rückstellungen	630 064,74
Amerikanische Anleihe	1 612 275,—
Mittelfristiges Darlehn	13 468 847,11
Hypotheken	200 000,—
Sparkasse	210 990,10
Empfangene Anzahlungen	566 141,71
Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen	2 357 476,94
Verbindlichkeiten gegenüber abhängigen Gesellschaften	104 021,30
Akzepte	593 300,—
Bankschulden	4 185 348,14
Kursicherungsträger	89 359,66
Sonstige Verbindlichkeiten	2 421 012,65
Nicht abgehobene Dividende	52 909,20
Angestellten-Hilfsfonds	1 152 113,—
Arbeiter-Hilfsfonds	345 060,—
Rechnungsabgrenzungsposten	244 727,93
Gewinn-Vortrag aus 1935	434 587,23
Gewinn 1936	2 145 853,67
	68 652 966,12
Bürgschaften	RM 7 990,—

**Gewinn- und Verlust-Rechnung
am 31. Dezember 1936**

Soll	RM
Löhne und Gehälter	18 369 937,32
Soziale Abgaben	1 353 758,93
Abschreibungen auf Anlagen	1 875 176,65
Zuweisung an das Werkerhaltungs-Konto der Koholyt A. G. (Januar—Sept. 1936 einschl.)	777 166,77
Abschreibungen auf Beteiligungen	137 562,—
Andere Abschreibungen	94 437,20
Buchverlust bei Übernahme des Vermögens der Koholyt A. G.	3 995 497,—
Zinsen	1 379 484,26
Besitzsteuern	2 710 088,89
Andere Steuern	1 447 293,39
Sonstige Aufwendungen	8 563 062,54
Gewinn-Vortrag aus 1935	434 587,23
Gewinn 1936	2 145 853,67
	43 283 905,94
Haben	
Vortrag aus 1935	434 587,23
Erträge nach Abzug der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	41 402 027,78
Außerträge aus Beteiligungen	275 875,03
Außerordentliche Erträge	1 171 415,90
	43 283 905,94



Von

STETTIN

an die

OSTSEE

mit den größten und schönsten Schnelldampfern der Rügenlinie

„Rugard“, „Hertha“, „Odin“, „Frigga“

Im Sommer tägliche Fahrten nach

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

Abfahrt: von Stettin ab 31. 5., Montags, Mittwochs und Freitags um 11⁰⁰, außerdem ab 6. 6. Sonntagssonderfahrten um 2⁴⁵ früh.

Ermäßigte Urlaubs-Rückfahrkarten

Illustrierte Prospekte u. nähere Auskünfte durch

**Stettiner Dampfschiff-Gesellschaft
J. F. Braeunlich G. m. b. H., Stettin**

Bollwerk 1 b Tel. 20030 u. 21415

Liegestelle und Fahrkartenausgabe
vor Mitte Hakenterrasse

dazu Seedienst Ostpreußen: Kiel/Travemünde—Warnemünde—Binz—Swinemünde—Zoppot—Pillau—Meimel—Libau—Helsingfors.

Mit der Swidag an die Ostsee

Nach
Swinemünde u. zurück

ab Stettin regelmäßig. werktäglicher Verkehr mit den Dampfern

„Berlin“, „Stettin“, „Swinemünde“.

ab Stettin, Hakenterrasse . . . 13,00

ab Swinemünde, Rathausplatz 6,45

Sonntags Ausflugsfahrten.

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G.

STETTIN, Bollwerk 1 b, Zimmer 9

Ruf 21415

Drahtanschrift: Swidag.

Die Verwendung des Wortes „Propaganda“ als Bestandteil einer Warenbezeichnung kann, auch nach der Auffassung des Reichsministers für Volksaufklärung und Propaganda und der Reichspropagandaabteilung der NSDAP, nicht gestattet werden, da der Begriff „Propaganda“ der politischen Be-tätigung vorbehalten bleiben soll. Der Politiker, der Ideen durchsetzen oder Maßnahmen vorbereiten oder begründen will, treibt Propaganda, der Kaufmann, der Waren (oder Leistungen) absetzen will, treibt Werbung.

Ueber dieses Verbot, das Wort „Propaganda“ zum Bestandteil einer Warenbezeichnung zu machen, hinaus muß es als unerwünscht angesehen werden, daß das Wort „Propaganda“ zu Zwecken der Wirtschaftswerbung Verwendung findet. Ein Ersatz dieses Wortes durch „Werbung“ wird in fast allen Fällen ohne Schwierigkeiten möglich sein.

„Nur . . . RM.“

Beliebt ist für die Werbung das Wort „nur“. Reinscidene Krawatten nur . . . RM!“ Eine solche Werbung ist freilich nicht, wie bisweilen unverständlichweise behauptet worden ist, deswegen schlechthin verboten; weil sie einen unzulässigen Vergleich mit den Preisen der Mitbewerber enthielte. Jedoch ist folgendes zu beachten: Dieses Angebot enthält nach allgemeinem Sprachgebrauch zweifelsfrei den Hinweis auf besondere Preisgunst im Verhältnis zu den Angeboten der Mitbewerber. Liegt der Preis also nicht erheblich unter den üblichen Angeboten, so verstößt die Werbung gegen den Grundsatz der Wahrheit und ist verboten. (Aus der „Wirtschaftswerbung“ 1933, S. 125).

Heute noch sehr günstig . . .

Der Vorsitzende der Hauptvereinigung der Deutschen Weinbauwirtschaft stellt in einer Bekanntmachung fest, daß in Veröffentlichungen von Werbeschriften und Preislisten verschiedentlich durch falsche Formulierungen die Möglichkeit einer Beunruhigung der Käufer gegeben sei. Insbesondere müßten Hinweise auf angeblich kommende Preissteigerungen unbedingt unterbleiben. Bei Verstößen könnte eine Geschäftsschließung wegen Unzuverlässigkeit erfolgen. Auch indirekte Verstöße seien strafbar, wie z. B. der Hinweis: „Heute kaufen Sie bei mir noch zu den alten Preisen sehr günstig ein.“ Diese Richtlinien gelten selbstverständlich nicht nur für die Weinwerbung, sondern ganz allgemein für die Werbung aller Branchen. Hinweise wie „heute kaufen Sie bei mir noch zu alten Preisen“, „jetzt noch . . . RM.“, „vorläufig noch zum Preise von . . . RM.“ und dergleichen müssen daher unbedingt unterbleiben.

Darf man Bügel bei Bekleidung zugeben?

Reklamegegenstände von geringem Wert sind erlaubte Zugaben. Hierzu schreibt die Textil-Zeitung Nr. 107 vom 5. 5. 1937 folgendes:

„Einfache Holzbügel mit deutlich sichtbarem Firmenaufdruck dürften im allgemeinen nicht zu beanstanden sein. Dagegen wird die kostenlose Zugabe feiner umspinnener Drahtbügel — auch trotz dauerhafter Reklamebezeichnung — als verboten abzulehnen sein.“

Sie sagt weiter, die Zugabe von mit Firmenaufdruck versehenen Kleiderbügeln sei allgemein dann abzulehnen, wenn die Wertgrenzen von 10, allerhöchstens 20 Pfg., um ein Geringfügiges überschritten werden.

Verkehrswesen

Beförderungssteuer im Werkfernverkehr.

Der Erlass des Reichsministers der Finanzen vom 14. April d. J. — S 6722—8 III — hat zwar eine Klarstellung hinsichtlich einiger Fragen der Steuerberechnung gebracht, jedoch ist in ihm keine amtliche Entscheidung darüber enthalten, daß die Beförderungssteuerpflicht erst eintritt, wenn die beförderte Menge beim Verlassen der Nahzone mehr als 500 kg beträgt. Da sich einzelne Finanzämter auf den Standpunkt gestellt hatten, die Beförderungssteuer würde schon dann fällig, wenn bei Abfahrt des Kraftfahrzeugs vom Standort mehr als $\frac{1}{2}$ to befördert würde, auch wenn nach Verlassen der Nahzone sich nur noch weniger als 500 kg auf dem Wagen befinden, hat die Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Veranlassung genommen, diese Frage zuständigenorts zu klären. Der Reichsminister der Finanzen hat durch Bescheid vom 19. Mai d. J. — S 6722—46 III — der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern folgendes mitgeteilt:

„Beim Werkfernverkehr tritt Steuerpflicht nur dann ein, wenn das Gesamtrohgewicht der in die Fernzone zu befördernden Güter mehr als 500 kg beträgt. Bei der Feststellung dieses Gewichts ist das Gewicht der für die Nahzone bestimmten Güter auszuscheiden.“

Danach kommt die Steuer nur dann in Anrechnung, wenn mehr als 500 kg für Empfangsplätze außerhalb der Nahzone bestimmte Güter sich auf dem die Nahzone überschreitenden Werkwagen befinden bzw. wenn umgekehrt mehr als 500 kg außerhalb der Nahzone aufgeladene Güter Empfangsplätzen innerhalb der Nahzone zugeführt werden.

Eisenbahn-Güterverkehr *)

a) Deutsche Tarife.

Reichsbahn-Gütentarif, Heft C II b (Ausnahmetarife). Im Ausnahmetarif 14 B 17 (Mineralschmieröle usw.) wurde der Gültigkeitsvermerk wie folgt gefaßt: „Gültig vom 1. Oktober 1936 an bis auf jederzeitigen Widerruf.“ Der **Ausnahmetarif 24 G 1 (Stückgut)** wurde unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausgabe zum 1. Juni 1937 neu herausgegeben.

In den **Ausnahmetarifen**

- 12 B 17 (eisenoxydhaltige Abfälle usw.)
- 18 B 16 (Handelsklasseneier)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis 31. Mai 1938 und in dem **Ausnahmetarif**

- 5 B 3 (Steine usw. nach Pommern usw.)

wurde die Gültigkeitsdauer längstens bis 30. Juni 1938 verlängert.

b) Ausländische Tarife.

Rumänische Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1937 werden unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Tarife Teil I und Teil II durch Neuausgaben ersetzt.

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

c) Verschiedenes.

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

von:	auf:	am:
Elsdorf (Han)	Elsdorf (Kr. Bremervörde)	1. 7. 1937
Odertal	Odertal (Harz)	1. 6. 1937
Rheinhausen (Nrh) —		
Friemersheim	Rheinhausen	1. 6. 1937.

Verkehr mit	a) Erhebungskurs	b) Versandüberweisungskurs
Dänemark	1 Kr. = 56 Rpf.	1 RM. = 1,82 Kr.
England	1 engl. Pfd. = 1233 Rpf.	1 RM. = 0,082 engl. Pfd.
Frankreich	1 Fr. = 11,2 Rpf.	1 RM. = 8,98 Fr.
d. Niederlanden	1 Gulden = 138 Rpf.†	1 RM. = 0,73 Gulden††
Norwegen	1 Kr. = 62 Rpf.	1 RM. = 1,62 Kr.
Schweden	1 Kr. = 64 Rpf.	1 RM. = 1,58 Kr.
der Schweiz	1 Fr. = 57,1 Rpf.	1 RM. = 1,75 Fr.
d. Tschechoslowakei	1 Kr. = 8,7 Rpf.	1 RM. = 11,54 Kr.
China und Japan überd. Sowjetunion	1 Dollar = 250 Rpf.	1 RM. = 0,41 Dollar

† Nur für den Güterverkehr zwischen den Niederlanden und den Bahnhöfen der RBD Köln, Essen, Saarbrücken, Münster (Westf.) und Wuppertal und der in diesen Bezirken gelegenen Privatbahnen, soweit sie in die Tarifhefte Teil II Heft 3 a und 3 b einbezogen sind.

†† Nur für den Güterverkehr zwischen den Niederlanden und den nordischen Ländern.

Post, Telegraphie

Zweite Sommerausgabe 1937 des Reichskursbuchs.

Einige Tage vor dem 1. Juli erscheint die zweite Sommerausgabe des Reichskursbuchs (Große Ausgabe) mit den Fahrplänen nach dem neuesten Stande für die Eisenbahn-, Luftverkehrs- und Schiffsverbindungen Deutschlands und der fremden Länder. Alle im Inland verkehrenden Züge mit Bahnposten sind besonders gekennzeichnet. Der Verkaufspreis beträgt 3,50 RM. Daneben ist die billige „Kleine Ausgabe“ des Reichskursbuchs (ohne fremde Länder) zum Preise von 2,50 RM. erhältlich. Den Beziehern des Reichskursbuchs wird gegen Rückgabe des beiliegenden Gutscheins das Kraftpostkursbuch zum Vorzugspreis von 50 Rpf. geliefert. Bestellungen nehmen schon jetzt alle Postanstalten, die Bahnhöfe der Reichsbahn, sowie auch Buchhandlungen und Reisebüros entgegen. Baldige Bestellung wird empfohlen, weil sonst bei der beschränkten Auflage auf Lieferung nicht sicher zu rechnen ist.

Vierteljahrsbericht der Deutschen Reichspost.

Die Deutsche Reichspost veröffentlicht den Vierteljahrsbericht über die Monate Januar bis März 1937. Danach sind die Vorjahrsleistungen wesentlich überschritten worden. Das zeigt besonders die Entwicklung beim Briefverkehr (+ 131,3 Mill. Stück), beim Paketverkehr (+ 2,9 Mill. Stück), beim Barverkehr (+ 2,5 Mill. Stück, Ein- und Auszahlungen), beim Postscheckverkehr (+ 9,3 Mill. Buchungen) und im Fernsprechverkehr (+ 25,7 Mill. Gespräche).

Von den Verkehrs- und Betriebsverbesserungen im Post- und Fernmeldewesen sind u. a. zu erwähnen die Ermäßigung der

Luftpostzuschläge für Briefsendungen nach Französisch Indochina und der Provinz Yünnan (China), das Inkrafttreten neuer Postpaketabkommen mit der Postverwaltung von Großbritannien und mit Malaya, die Einführung des Schmuckblatt-Telegrammverkehrs mit Österreich und die Ausdehnung des Fernsprechverkehrs mit Bulgarien und der Insel Sumatra.

Die Zahl der Postscheckkonten stieg um 7 483 auf 1 101 850. Durch 216 Mill. Buchungen im Berichtsvierteljahr wurden 36,8 Milliarden RM., davon 30,9 Milliarden RM. oder 84,1 v. H. bargeldlos beglichen. Im Schnellnachrichtenverkehr sind 646 Mill. Gespräche gezählt worden gegenüber 620 Mill. im gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Die Zahl der beförderten Telegramme war wieder höher als im Vorjahr, nämlich 4,7 Mill. Stück gegenüber 4,6 Mill. Die Sprechstellen vermehrten sich um 41 373 auf 3,43 Mill. Ende März 1937 gegenüber 3,27 Mill. Ende März 1936. Im Funkslandsverkehr kamen 494 000 Telegramme auf und beim Seefunk 37 025 Telegramme sowie 1 290 Funkgespräche. Die Zahl der Rundfunkteilnehmer erhöhte sich um 344 000 auf 8,5 Mill. Ende März 1937. Im Vierteljahr Oktober bis Dezember 1936 sind 144 Schwarzhörer verurteilt worden. Die Gesamteinnahmen in den Monaten Januar und Februar 1937 betragen 304,7, die Gesamtausgaben 303,5 Mill. RM. gegenüber 287,5 und 283,6 Mill. RM. im gleichen Zeitraum 1936. Für den Monat März 1937 stehen die Zahlen noch nicht fest.

Neue Verzeichnisse der Postscheckkunden.

Die Verzeichnisse der Postscheckkunden bei den Postscheckämtern im Deutschen Reich nach dem Stande vom 1. April 1937 erscheinen in diesen Tagen. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen, die auch über die Preise Auskunft geben. Postscheckkunden erhalten die Verzeichnisse auf Wunsch von ihrem Postscheckamt unter Abbuchung des Preises von ihrem Postscheckkonto, sie können sich auch den regelmäßigen Bezug durch einmalige Bestellung bei ihrem Postscheckamt sichern.

Prüfungswesen

Handlungsgehilfenprüfungen.

Die nächste Handlungsgehilfenprüfung im Bezirk der Industrie- und Handelskammer zu Stettin wird im August und September 1937 durchgeführt werden. Die Anmeldungen hierfür sind spätestens bis zum 1. Juli 1937 bei der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Stettin, Frauenstr. 30, bzw. der Geschäftsstelle Stralsund der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Stralsund, Fährstr. 6a, einzureichen. Entsprechende Vordrucke werden unentgeltlich abgegeben. Die Prüfungen selbst werden in Stettin, Stralsund und Greifswald, bei ausreichender Beteiligung auch in Stargard und Plathe abgehalten. Die Prüfungsgebühr beträgt 5.— RM. Es können nur diejenigen Lehrlinge zugelassen werden, die bis zum 31. Dezember 1937 ihre Lehrzeit beenden. Auch Handlungsgehilfen können sich an der Prüfung beteiligen.

Innere Angelegenheiten

Beeidigung von Sachverständigen.

In der Sitzung des Vorstandes und Beirats der Industrie- und Handelskammer zu Stettin am 25. 5. 1937 ist Herr

Konrad Möller, Stettin, als Sachverständiger für „Schiffsschäden, Schiffsreparaturen,

ferner für Schiffahrtskunde, Seetüchtigkeit, Ausrüstung und Takelung von Seeschiffen, sowie für Tiefgangsfeststellungen und Gewichtsfeststellungen laut Eichung für Fluß- und Seeschiffe" öffentlich angestellt und beeidigt worden.

Verschiedenes

Devisenbeschaffung für Auslandsreisen.

Welche deutschen und ausländischen Devisenbestimmungen sind bei Auslandsreisen vor der Ausreise und bei Rückkehr nach Deutschland zu beachten? Hierüber besteht oftmals Unklarheit, obgleich Auslandsreisen aus zahlreichen Anlässen notwendig und wünschenswert sind. Deutschland will und kann sich aus vielen Gründen nicht von der übrigen Welt abschließen. Notwendig sind Auslandsreisen für die deutsche Ausfuhrwirtschaft, die durch Ausfuhr deutscher Qualitäts-erzeugnisse zur Rohstoffbeschaffung beiträgt.

Vereinbarungen mit ausländischen Staaten ermöglichen auch Erholungs- und Vergnügungsreisen; auf deutschen Schiffen können Studienfahrten ins Ausland unternommen werden. Was Privatreisende und die Geschäftswelt zur Devisenbeschaffung für Auslandsreisen zu veranlassen haben, wie die deutschen Bürgermeisterämter und Paßbehörden durch Ausstellung von Bescheinigungen Auslandsreisen durchführen helfen, wie die deutschen Banken, Sparkassen, Reisebüros und andere Stellen bei der Devisenbeschaffung mitzuwirken haben . . .

Ueber alle Bestimmungen bei Auslandsreisen unterrichtet aufschlußreich, vollständig und stets zuverlässig die

Sonderausgabe

Deutsche Devisenbestimmungen bei Auslandsreisen

des von der Industrie- und Handelskammer Stuttgart herausgegebenen Fachwerkes

Deutsche Paßvorschriften und Einreisebestimmungen des Auslandes.

Die 125 Blatt umfassende Lose-Blatt-Ausgabe wird durch Nachträge laufend ergänzt und veraltet dabei nicht. Das zur Vorbereitung und Durchführung von Auslandsreisen nützliche und empfehlenswerte Buch ist zum Preise von 3,25 R M. (bei Bezug ohne die laufenden Ergänzungen 4,25 R M.) vom Verlag „Deutsche Paßvorschriften“ J. Fink, Stuttgart-N, Seestraße 3, zu beziehen.

Die Gesamtausgabe des Fachwerkes kostet 6,80 R M. und ist gleichfalls bei dem genannten Verlage zu beziehen.

Ausnahmebewilligung vom 23. 12. 1936 auf dem Gebiet der unedlen und edlen Nichteisenmetalle.

Der Reichskommissar für die Preisbildung hat der Reichswirtschaftskammer am 18. Mai 1937 folgendes Schreiben zugehen lassen:

„Mir sind in letzter Zeit mehrere Fälle bekanntgeworden, in denen Verkäufer von Erzeugnissen aus Nichteisenmetallen versucht haben, die Preise für früher getätigte Abschlüsse, die noch nicht vollständig ausgeliefert sind, nachträglich zu erhöhen. Im allgemeinen wird dabei so vorgegangen, daß für die nach Erlaß meiner Ausnahmebewilligung vom 23. Dezember 1936 ausgeführten Lieferungen Preiszuschläge unter Berufung auf die Ausnahmebewilligung vom 23. Dezember 1936 gefordert werden.

Ich weise nochmals darauf hin, daß meine Ausnahmebewilligung für das Gebiet der Nichteisenmetalle vom 23. De-

zember 1936 Preiserhöhungen auf Grund der erfolgten Metall-preissteigerungen nur bei Kaufabschlüssen gestattet. Früher getätigte größere Abschlüsse zu festen Preisen werden durch die Ausnahmebewilligung nicht aufgehoben. Es ist also unzulässig, für einzelne oder restliche Lieferungen aus früheren Abschlüssen höhere Preise zu fordern. Es war Angelegenheit der Verkäufer, sich bei Abschluß der Verkäufe über die bestehenden Möglichkeiten der Metallrückdeckung zu vergewissern. Die mir bisher zugegangenen Beschwerden habe ich den zuständigen Preisüberwachungsstellen zur Bestrafung weitergegeben.

Von diesem Rundschreiben habe ich den Preisüberwachungsstellen Kenntnis gegeben mit der Auflage, alle weiteren bekanntwerdenden Fälle rücksichtslos zu verfolgen und streng zu bestrafen.“

Rabatte und Preisstoppverordnung.

Der Reichskommissar für die Preisbildung hat wiederholt entschieden, daß eine Senkung von Mengenrabatten kein Verstoß gegen die Verordnung über das Verbot von Preis-erhöhungen vom 26. 11. 1936 (RGBl. I S. 955) darstellt, wenn sich die Voraussetzungen für die Rabatteinstufung geändert haben, d. h. wenn die gelieferten und abgenommenen Mengen nicht mehr den in den Rabattstaffeln vorgeschriebenen Umfang erreichen.

Sowohl bei der Eingruppierung in diese Rabattstaffeln als auch bei der Berechnung des Mengenrabattes für Einzel-lieferungen sind Zweifel darüber entstanden, ob sich die Höhe des Mengenrabattes nach dem Umfang der gelieferten oder der von Abnehmern bestellten Mengen richtet. Normalerweise werden sich die bestellten und gelieferten Mengen der Höhe nach decken. — Bei der augenblicklichen starken Beanspruchung der Wirtschaft ist es jedoch den Lieferern vielfach z. B. wegen der Materialverknappung nicht möglich, die Bestellungen in dem gewünschten und bestellten Umfange auszuführen. Hier sind zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Hat der Lieferer den Auftrag in dem bestellten Umfange angenommen, so ist die Höhe des Rabattes nach der Menge der bestellten Waren zu berechnen.
2. Hat jedoch der Lieferer die Ausführung des Auftrages von dem Vorhandensein des erforderlichen Materials abhängig gemacht und keine feste Zusage für den ganzen Auftrag abgegeben, so ist dem Lieferer nicht zuzumuten, für die Rabattberechnung die Menge der bestellten Waren zugrunde zu legen. Hier ist für die Höhe des Rabattes lediglich die Menge der gelieferten Ware maßgebend.

Es liegt jedoch ein Verstoß gegen die Preisstoppverordnung vor, wenn die Lieferer die große Nachfrage dazu benutzen, um zum Zweck der Rabattempfung die vorhandenen Be-stellungen in Teillieferungen oder nur teilweise auszuführen und den Rest der vorhandenen Ware an neue Abnehmer zu liefern.

Nach den gleichen Grundsätzen ist auch der Fall zu beurteilen, in welchem der Händler von der Großhändlerliste gestrichen werden soll, weil der Lieferer infolge von Mate-rialverknappung einen Teil der Ausführung der übernomme-nen Aufträge verschieben mußte, und der Händler infolge dessen nicht die verlangte Menge im Jahre 1936 abnehmen konnte.

Vorführung des Fernschreibverkehrs.

Die Kammer hatte zum 21. Mai d. J. interessierte Firmen zu einer von der Reichspost angeregten Veranstaltung in den



Drucksachen

für Spedition und Schiffahrt

für Handel und Industrie

für Handwerk und Gewerbe

Fischer & Schmidt / Stettin

Große Wollweberstr. 13 · Fernsprecher 21666

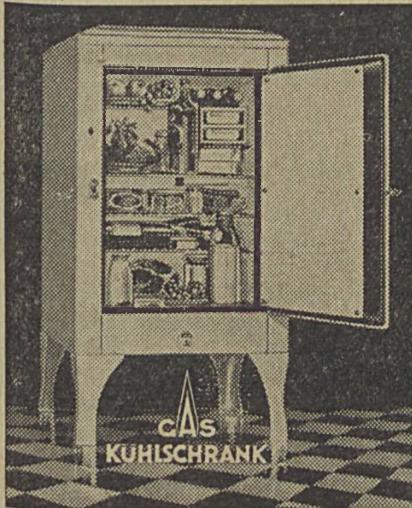
Alle Achtung, —
„der weiss, was er will!“

so sagt man unwillkürlich, wenn ein Geschäftsbrief Hand und Fuß hat — freundlich, aber bündig zum Ausdruck bringt: „Ich habe Ihnen etwas zu bieten!“

Zu solch' einem Brief gehört, daß er auf „Feldmühle Special-Bank-Post“ geschrieben ist, das Papier der „Tüchtigen“. Es stellt selbst etwas dar in seiner griffigen Klanghärte und wirkt gediegen, fortschrittlich und sehr persönlich.

Achten Sie auf dieses Wasserzeichen!

1518-FELDMÜHLE-1528
SPECIAL-BANK-POST



Die Wahl fällt auf den
Gaskühlschrank

Er ist ja auch im Betrieb so unglaublich billig. Die täglichen Betriebskosten für das winzige Gasflämmchen betragen nur wenige Pfennige. Die Kälte- und Eiserzeugung erfolgt völlig lautlos, ohne bewegliche Maschinenteile, und wird nur durch Beheizung mit einem billigen Flämmchen erreicht.

Nähre Auskunft über den günstigen Anschaffungspreis und über das neueste Modell erhalten Sie durch die

Gasgemeinschaft Städtische Werke A.-G.

Stettin, Kleine Domstraße 20, Telefon 31909; Gr. Wollweberstraße 60/61, Telefon 30788; Jasenitzer Straße 3, Telefon 20797. Altdamm, Gollnower Straße 195, Telefon Altdamm 657. Finkenwalde, Adolf-Hitler-Str. 80, Telefon Altdamm 270. Greifenhagen, Fischerstraße 33, Telefon Greifenhagen 416. Stolzenhagen, Hermann-Göring-Straße 44, Telefon Stolzenhagen 43.

kleinen Sitzungssaal der Kammer, Börse II, eingeladen, die einen vorzüglichen Ueberblick über Leistungen und Möglichkeiten des Fernschreibverkehrs vermittelte. Nach einleitenden Ausführungen des Herrn Postrats Wöhner, in denen die wirtschaftliche und verkehrliche Seite der Angelegenheit auseinandergesetzt wurde, hielt Herr Dr. Jost von der Firma Siemens & Halske einen Vortrag über die technischen Einrichtungen der Apparatur und des Fernschreibnetzes, wobei er durch die Vorführung zweier Filme unterstützt wurde. Zum Schluß der Veranstaltung wurde der Fernschreibverkehr auf der im Sitzungszimmer aufgestellten Fernschreibmaschine praktisch vorgeführt und fand allgemeines Interesse und lebhafte Anerkennung seitens der erschienenen Vertreter der Stettiner Wirtschaft. Außerdem wurde den Teilnehmern an der Veranstaltung das neueste Verzeichnis der Fernschreibteilnehmer sowie ein Stück der Bestimmungen und des Tarifs für die Fernschreibteilnehmer zur Unterrichtung ausgedehnt.

Sofern sich eine gewisse, verhältnismäßig geringe Zahl von Teilnehmern in Stettin finden würde, wäre es möglich, die im

Augenblick noch erheblichen Kosten des Anschlusses an das Fernschreibnetz beträchtlich zu reduzieren. Die Kammer vertritt die Auffassung, daß der Fernschreibverkehr insbesondere für Firmen mit großem Telegramm- und Briefverkehr Vorteile mit sich bringt, und würde es begrüßen, wenn die Veranstaltung den gewünschten Erfolg des Anschlusses von Stettin an das Fernschreibnetz durch Schaffung eines eigenen Vermittlungsamtes haben würde. Dazu können alle beteiligten Firmen dadurch beitragen, daß sie sich bei der Reichspostdirektion, Sachbearbeiter Herr Postrat Wöhner, als Teilnehmer melden.

Buchbesprechung.

Das neue Deutsche Reichsrecht. Ergänzende Sammlung des geltenden Rechts seit dem Ermächtigungsgesetz mit Erläuterungen, herausgegeben von Staatssekretär Hans Pfundtner und Rechtsanwalt Dr. Reinhard Neubert. Die Lieferung 60 ist mit 170 Ergänzungsblättern erschienen und kann vom Industrieverlag Späth & Linde, Berlin W 35, Woysch-Straße 5, bezogen werden.

Länderberichte

Schweden

Außenhandel. Schwedens Außenhandel verzeichnet für den April neue Höchstziffern. Die Einfuhr erreichte 199,3 Mill. Kr. gegen nur 129,6 Mill. Kr. im April 1936, die Ausfuhr betrug 148,7 Mill. Kr. gegen 111,7 Mill. Kr. Seit dem Jahre 1929 ist eine derart hohe April einfuhr nicht mehr zu verzeichnen gewesen. Obwohl gleichzeitig auch in der Ausfuhr eine höchst bemerkenswerte Erhöhung eingetreten ist, schließt der April dennoch mit einem Einfuhrüberschuß von 50,6 Mill. Kr. gegen 46,7 Mill. Kr. im März d. J. und nur 17,7 Mill. Kr. im April 1936.

Für die ersten vier Monate in diesem Jahre stellt sich Schwedens Gesamteinfuhr nunmehr auf 635,0 Mill. Kr. gegen 504,3 Mill. Kr. im entsprechenden Zeitraum des vergangenen Jahres, während sich die Ausfuhr erhöht hat auf 500,1 Mill. Kr. gegen 402,4 Mill. Kr. Seit den ersten vier Monaten 1936 hat sich der Einfuhrüberschuß damit von 101,9 Mill. Kr. auf 134,7 Mill. Kr. in diesem Jahre erhöht. **Der Stand der Erzverschiffungen — Rückgang der Ausfuhr im Mai.** Die Erzverschiffungen von Grängesberg beliefen sich im Mai auf 835 000 t gegen 980 000 t im April dieses Jahres und 744 000 t im Mai vorigen Jahres. Der Rückgang wird zurückgeführt einmal auf die zahlreichen Feiertage im Mai, andererseits aber auch darauf, daß es schwierig gewesen ist, die notwendige Tonnage für die Verschiffungen frei zu bekommen. Die allein durch die Feiertage verursachte Verringerung der Erzausfuhr wird auf etwa 70 000 t veranschlagt. — In den ersten fünf Monaten dieses Jahres sind insgesamt nunmehr 4,26 Mill. t Erz exportiert worden gegen 3,58 Mill. t in der gleichen Zeit des vorigen Jahres.

Weiter lebhafte Nachfrage am Zellstoffmarkt. Am Zellstoffmarkt hat sich in der ersten Maihälfte die Belebung der

Nachfrage besonders nach chemischer Masse weiter voll erhalten. Die neu abgeschlossenen Verkäufe bezogen sich sowohl für diesjährige wie nächstjährige Lieferung in erster Linie auf ungebleichtes Sulfit. Vielfach wurden die neuen Kontrakte mit einer gewissen Revision der Preise aus früheren zu niedrig abgeschlossenen Geschäften verbunden. In Sulfat sind die neuen Verkäufe demgegenüber nicht so bedeutend gewesen, andererseits zeigen die Abnehmer hier aber bereits stärkeres Interesse für Lieferungen im Jahre 1939. In mechanischer Zellulose sind gleichfalls eine Reihe neuer Kontrakte zustande gekommen, bei denen es sich überwiegend jedoch aber nur um mittelgroße Partien gehandelt hat. Im ganzen zeigt der Zellstoffmarkt weiter nach wie vor eine gut befestigte Haltung.

Eisenpreisnotierungen für Juni unverändert. Die Normalnotierungen der Eisenwerkvereinigung stellen sich am 25. Mai dieses Jahres wie folgt: Prima schwedisches Exportroheisen 180 Kr. je engl. to fob Ausfuhrhafen netto per 30 Tage, einf. gew. Billets über 0,45% Kohlegehalt 315—385 Kr., prima Walzdraht über 0,65% Kohlegehalt 365 bis 415 Kr., gew. Martineisen, Grundpreis 315—330 Kr., gew. Lancashireisen, Grundpreis 360 Kr. (Die vier letzten Notierungen verstehen sich je t zu 1000 kg fob Exporthafen netto per 30 Tage.) — Gegenüber den Notierungen Ende April d. Js. sind die Preise unverändert geblieben.

Weitere Steigerung des Eisenverbrauchs. Nach der neuesten Statistik der Vereinigung der Eisenwerke steigt Schwedens Eisenverbrauch anhaltend. Er belief sich im April 1937 auf 103 100 t gegen nur 79 900 im gleichen Zeitraum des vorigen Jahres, und erreichte in den ersten vier Monaten 1937 insgesamt 368 300 t gegen 291 600 t in der entsprechenden Vorjahrszeit. Die Zahl der in der Eisenindustrie beschäftigten Arbeiter hatte sich Ende April d. Js. auf 28 612 erhöht gegen 26 000 im Vorjahr. Die inländische

Erzeugung von gewöhnlichem Guß stieg in den ersten vier Monaten 1937 auf 190 100 t gegen 170 600 t im Vorjahr, an Qualitätsguß sind 168 100 t erzeugt worden gegen 141 200 t.

Aufwärtsbewegung der Einzelhandelspreise in verlangsamtem Tempo. Nach den jetzt vorliegenden Berechnungen der Reichsbank hat sich die Aufwärtsbewegung des schwedischen Verbrauchspreisindex im Mai d. Js. merkbar verlangsamt. Der Gesamtindex beträgt für den genannten Monat 104,2 gegen 104 Ende April d. Js. und 101,3 im Mai vorigen Jahres. Die Preisbewegung für die einzelnen Warenarten ist indessen recht unterschiedlich verlaufen. So sind die Preise für Rindfleisch, Eier, Fische und hauptsächlich Gemüse leicht gesunken, die für Kolonialwaren, Getränke, Schuhe, Stoffe und Heizung mehr oder weniger stark gestiegen. Im ganzen ergibt sich dadurch eine verhältnismäßig ausgeglichene Preiskurve.

Zunahme der Konkurse und Wechselproteste. Nach den Ausweisen der Stat. Zentralbüros stieg im April die Zahl der Konkurse auf 132 gegen 125 im März sowie 120 im April vorigen Jahres. In den ersten vier Monaten dieses Jahres betrug die Gesamtziffer der Konkurse 500 gegen 541 im gleichen Zeitraum vergangenen Jahres. Bemerkenswert ist in jedem Falle aber, daß der April erstmals seit langem wieder ein Steigen der Konkursziffer mit sich gebracht hat. Auch die Wechselproteste lagen mit 3191 im Betrage von 1,36 Mill. Kr. höher als im April vorigen Jahres;

in dem sie nur 2822 im Betrage von 1,19 Mill. Kr. ausmachten. Die Erhöhung entfällt hier hauptsächlich auf die größeren Städte.

Norwegen

Außenhandel. Die norwegische Einfuhr im April 1937 erreichte 130,8 Mill. Kr. gegen 67,5 Mill. Kr. im April 1936. Die Ausfuhr betrug 69,5 Mill. Kr. gegen 45,5 Mill. Kr. Auf der Einfuhrseite ergeben sich größere Zunahmen bei Getreide von 3,6 auf 12,6 Mill. Kr. Futter von 1,7 auf 3,6 Mill. Kr., Manufakturwaren von 8 auf 11,76 Mill. Kr., Fett von 4,11 auf 8,29 Mill. Kr., Mineralien einschl. Kohlen von 7,57 auf 13,58 Mill. Kr., Metallen von 10,7 auf 18,7 Mill. Kr., Maschinen und Schiffen von 9 auf 28,8 Mill. Kr. Auf der Ausfuhrseite sind folgende Erhöhungen im Vergleich mit April 1936 bemerkenswert: Fisch und Fischwaren von 7,4 auf 10,1 Mill. Kr., Felle von 1,3 auf 2,1 Mill. Kr., Fett von 3,7 auf 5 Mill. Kr., Zellulose, Papier und Holzmasse von 11,4 auf 17 Mill. Kr., Mineralien von 3,6 auf 7 Mill. Kr., Kunstdünger von 4,2 auf 5,3 Mill. Kr., Metalle von 9,1 auf 17,1 Mill. Kr., Schiffe von 0,6 auf 22 Mill. Kr.

Für die ersten 4 Monate 1937 ergibt sich im Vergleich mit der entsprechenden Vorjahrszeit eine Einfuhrzunahme um 145,6 Mill. Kr. auf 422,4 Mill. Kr. sowie eine Ausfuhrzunahme um 46 Mill. Kr. auf 261 Mill. Kr.

Zahlungsbilanz 1936. Die norwegische Zahlungsbilanz für

See-
Fluß-
Land-

Transport-Versicherungen

aller Art

zu günstigen Bedingungen

durch die

Pommersche Feuersozietät

Abteilung

Pommersche Prov.-Unfall-
u. Haftpflicht-Versicherung

Stettin, Pölitzer Str. 1

Ruf 25441



Franz L. Nimtz

STETTIN, Bollwerk 1

Tel.: Sammelnummer 35081

Bunkerkohlen, Klarierungen
Reederei

Gustav Schulz

Stettin, Neue Königstraße 4

Fernsprecher Nr. 36302 und 36322

Reederei und Verfrachtungs-Geschäft
Regelmäßige Dampfschiffsverbindung
Stettin—Bergland—Lübzin

Gestellung von

Bugsier- und Bergungsdampfern, sowie Vermietung von Personendampfern für Vereinsfahrten und Schulausflüge

1936 zeigt einen Ueberschuß von 54 Mill. Kr. gegen 20 Mill. Kr. des Vorjahres. Die Schiffahrt erbrachte Bruttoeinnahmen von insgesamt 510 Mill. Kr. gegen 430 Mill. Kr. i. V., Walölverkäufe unmittelbar vom Fanggebiet 56 Mill. Kr. gegen 39 Mill. Kr. i. V. und die Einnahmen aus dem Touristenverkehr 48 Mill. Kr. gegen 38 Mill. Kronen i. V.

Die Nettoverschuldung gegenüber dem Ausland ist während des Jahres 1936 von 1634 Mill. Kr. auf 1602 Mill. Kr. zurückgegangen. Die handelsmäßige Verschuldung ist von 651 auf 683 Mill. Kr. gestiegen, ebenso die in Börsenwerten konsolidierte Verschuldung von 1506 auf 1581 Mill. Kr. Andererseits sind die Handelsguthablen von 406 auf 530 Mill. Kr. sowie der Besitz von ausländischen Wertpapieren von 171 auf 186 Mill. Kr. gestiegen.

Walfangverbot. Durch Königliche Verordnung ist ein Verbot ergangen, Walkochereien und Fangboote, die in der Fangsaison 1936/37 im Südeismeer (südlich des 40. Grades südlicher Breite) beschäftigt waren, vor Beginn der nächsten Südeismerfangsaeson auf anderen Fangfeldern zu beschäftigen. Ausnahmen kann der Handelsminister zulassen.

Neuanschaffung von Papiermaschinen bei Vittingfoss Bruk. Die Vittingfoss Bruk A/S beschloß die Erhöhung ihres Aktienkapitals auf 600 000 Kr. zur Durchführung einer Erweiterung und Modernisierung des Betriebes. Zu diesem Zwecke ist die Anschaffung einer weiteren großen Maschine für die Papierfabrikation beabsichtigt.

Borregaard-Konzern will Zellulosefabrik in Lilleström übernehmen. Pressemeldungen zufolge schweben zur Zeit zwischen dem Borregaard-Konzern und der Lilleström Cellulosefabrik Unterhandlungen mit dem Ziele der Uebernahme der Fabrik in den Konzern. Borregaard hofft, durch die Uebernahme der Fabrik in Lilleström den ganzen Betrieb rationalisieren zu können.

Brotpreiserhöhung als Folge von Lohnerhöhungen. Nach längeren Tarifverhandlungen ist es zu einer Lohnerhöhung im Bäckereigewerbe um 10 bis 12% gekommen. Als Folge hiervon sind ab 22. 5. 37 sämtliche Brotpreise erhöht worden.

Dänemark.

Außenhandel. Während die Gesamteinfuhr im April gegenüber dem Vormonat wenig verändert ist, weist die Ausfuhr eine erhebliche Steigerung auf, so daß sich der Einfuhrüberschuß auf 1,5 Mill. Kr. beläuft. Gegenüber dem Vorjahrsmonat haben beide Posten Posten eine erhebliche Erhöhung aufzuweisen, doch wurde im Vorjahr ein Ausfuhrüberschuß erzielt.

	April 1937	März 1937	April 1936 (in Mill. Kr.)	Jan./Apr. 1937	Jan./Apr. 1936
Einfuhr	143,3	145,9	95,1	549,1	425,3
Ausfuhr inländ.					
Waren	136,3	117,2	102,2	478,3	413,3
Wiederausfuhr	5,5	5,1	4,1	21,4	17,6
Einfuhr- (-)					
bzw. Ausfuhr-					
(+) Ueberschuß	- 1,5	- 23,6	+ 11,2	- 49,4	+ 5,6

Die Erhöhung der Einfuhr gegenüber dem Vorjahrsmonat betrifft eine Reihe von Warengruppen. So zeigen die Gruppen ungemahlenes Getreide Erhöhungen um etwa 10 Mill. Kr., Futtermittel um etwa 3 Mill. Kr., Talg, Oele usw. um etwa

6 Mill. Kr., verschiedene Pflanzenstoffe um 7 Mill. Kr., chem.-techn. Artikel um etwa 1 Mill. Kr., min. Brennstoffe um 5 Mill. Kr., Roheisen um etwa 5 Mill. Kr., andere Rohmetalle um 1,5 Mill. Kr. und Schiffe um etwa 1 Mill. Kr. Auch die anderen Warengruppen haben Steigerungen aufzuweisen. Bei den vorgenannten Gruppen kommt sowohl der Mehrbedarf und auch die Preissteigerung gegenüber dem Vorjahr zum Ausdruck.

Schiffahrt. In den Hafen Kopenhagen liefen im April d. J. ein 1144 Dampf- und Motorschiffe mit 182 311 Nrgt. und gingen aus 810 Dampf- und Motorschiffe mit 396 899 Nrgt.

Neuregelung der Zuteilung von Kohleneinfuhrbewilligungen. Nach einer Mitteilung der Valutazentrale ist nach Verhandlungen mit den Kohlen- und Koksimportoreuren sowohl in der Hauptstadt als auch in der Provinz eine Verständigung darüber herbeigeführt worden, in Zukunft die Zuteilungen von Einfuhrbewilligungen für Kohlen und Koks aus England an die Ladungsempfänger vorzunehmen, eine Forderung, die von den Provinzfirmen schon lange erhoben wurde. Sie machten geltend, daß die Zuteilung an die Empfänger der Rechnung aus dem Auslande ungerechtfertigt sei, da dies in vielen Fällen keine Importeure, sondern Agenten u. ä. seien. Diese Änderung hat zur Folge, daß die Provinzimporteure, welche im Jahre 1936 Ladungen direkt aus England erhielten, jetzt ihre eigenen Bewilligungen erhalten.

Für deutsche Kohlen und Koks werden die Hauptschläger in Kopenhagen den Provinzimporteuren von den normalen Bewilligungen soviel abtreten, wie letztere im Jahre 1936 auf die Bewilligungen der Hauptschläger in Ladungen bezogen haben. Soweit Bewilligungen für deutsche Kohlen und Koks über den bisherigen Import erteilt werden, werden diese auf alle Importeure auf der Basis ihrer Gesamteinfuhr aus allen Ländern verteilt. Hierdurch wird u. a. die durch die Verbrauchssteigerung eintretende Erhöhung der Kohleneinfuhr aus Deutschland einem größeren Kreis von Importeuren zugute kommen.

Die Bewilligungen für Briketts werden den bisherigen Importoreuren zugeteilt werden, doch werden auch einzelne Neuimporteure zugelassen werden. Der Umfang der Briketteinfuhr wird etwa wieder auf die Höhe der Einfuhr vor Einführung der Einfuhrbeschränkungen kommen, da einerseits die veränderten Preisverhältnisse die Briketteinfuhr wieder möglich machen und andererseits auch die sogenannte Brikettgrenze verlegt wurde. In den letzten Jahren lag die Brikettgrenze zwischen Esbjerg und Kolding, und nördlich dieser Linie durfte nur ein Bruchteil der an sich mit 65 000 t stark beschränkten Einfuhr verkauft werden. Die neue Linie ist von Aarhus nach Ringkobing gezogen.

Starke Steigerung des Frachtratenindex in den letzten Monaten. Der von der Statistischen Abteilung errechnete Frachtratenindex hat in den letzten Monaten eine außerordentliche Steigerung durchgemacht. Während er in den Monaten des Jahres 1936 bis November eine langsame Erhöhung der Frachtraten verzeichnete und für November auf 138,9 (1931 = 100) stand, ist er von da an sprunghaft gestiegen. Nachstehend werden die Ziffern von November 1936 bis April 1937 wiedergegeben:

November 1936	138,9	Februar 1937	155,7
Dezember 1936	153,9	März 1937	162,5
Januar 1937	156,3	April 1937	173,2

Mit dem Jahre 1925 als Basisjahr beträgt die Ziffer für April 152.

Aufgelegte Tonnage weiter zurückgegangen. Die aufgelegte Dampf- und Motorschiffstonnage war Ende April ganz unbedeutend und umfaßte 7 Schiffe (hauptsächlich Reserveschiffe u. dergl.) von 7000 Brgt. gegen 8 Schiffe von 8000 Brgt. gegen Ende März und 12 Schiffe von 12 000 Brgt. gegen Ende Februar.

Erhöhung der Benzinpreise. Mit Wirkung vom 21. 5. 37 haben die Benzingesellschaften in Dänemark die Preise um 2 Oere je l erhöht, so daß die beiden wichtigsten Benzinarten jetzt mit Abgaben 31 und 33 Oere kosten werden. Da die diesmalige Erhöhung ihre Hauptursache in den außergewöhnlich hohen Tankfrachtsätzen hat, ist mit der Möglichkeit zu rechnen, daß eine geringe Herabsetzung erfolgen kann, sowie der Tankfrachtenmarkt durch die überall im Bau befindlichen Tanktonnage wieder zurückgeht.

Lettland.

Zweck und Sinn der lettändischen Verstaatlichungen. Vor einiger Zeit erfolgte von maßgeblicher Amtsseite in Riga eine Erklärung, die der Behauptung entgegenrat, als ob die lettändische Staatsleitung darnach trachte, die verschiedenen Wirtschaftsbetriebe ganz oder teilweise durch Uebereignung zu übernehmen, damit also die freie Wirtschaft auszuschalten. Im Gegenteil, hieß es weiter, der Staat beabsichtige auch die in den letzten Monaten so oder anders übernommenen Fabriken und anderen Wirtschaftsunternehmen mit der Zeit wieder in private Hände zu leiten. Ziemlich klar lautete in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die notwendig gewordene Stärkung der lettischen Unternehmerschaft. Dies würde auch den früheren wiederholten amtlichen Aeußerungen entsprechen, daß gerade im Wirtschaftsleben Lettlands „Gerechtigkeit“ oder „gerechter Ausgleich“ angebahnt werden soll. Im übrigen habe die Privatwirtschaft keine unüberwindlichen Erschütterungen vorauszusetzen, denn lange nicht auf der ganzen Linie und gewiß nicht ewig werde der Besitzwechsel vor sich gehen. Jetzt noch seien neun Zehntel aller Fabrikgefolgschaften, die freilich in der Hauptsache lettischen Volkstums, für die Privatwirtschaft tätig deren nicht lettischer Anteil immer noch überaus stark ist.

Den jüngsten amtlichen Erklärungen, die natürlich auch der Beruhigung dienen sollten, gingen statistische Veröffentlichun-

gen voran, die darzutun hatten, wie stark das Lettentum in der Gesamtbevölkerung des Landes, insbesondere in der Landwirtschaft vertreten sei, wie gering aber seine Beteiligung in Handel und Gewerbe, namentlich in den Großbetrieben. An diesem Punkt nun setzt die Politik des „gerechten Ausgleichs“ an. Lettland soll einer feststehenden Erklärung gemäß, lettischer, sofern nicht überhaupt jetzt erst lettisch werden, mit andern Worten, das lettische Volkstum soll den Ausschlag geben in jedem Berufs- und Erwerbszweig, nicht etwa nur in der Landwirtschaft und innerhalb der Arbeiterschaft, was doch nur an die Zeit der Hörigkeit und an nun überwundene soziale Enghheit und Hemmungen erinnern würde. Allerdings ist es die Frage, ob es gelingen kann, die mit der wirtschaftlichen Umstellung verbundene nationale Umgestaltung schon im Laufe weniger Jahre oder Monate wirksam zu erreichen. Heranzubilden oder zu erziehen sind nicht nur Fachkräfte, sondern auch Bankherren, Geschäftsführer, sogenannte Industriekapitäne und andere zahlreiche Unternehmer schlechthin, sondern gerade auch tatkräftige und weitblickende Persönlichkeiten. Der Staat kann ihnen nur die Gelegenheit zum Emporkommen bieten; alles andere, nämlich die geistigen, fachlichen und seelischen Eigenschaften haben sie selbst zu entwickeln. Man ist einstweilen bemüht, das Interesse breiter, darunter auch nur wenig bemittelten lettischen Volkskreise an den neuen, aus den Uebereignungen und der ganzen Wirtschaftsumstellung entstehenden, zunächst ähnlich geleiteten Betrieben und Unternehmen zu fördern oder mindestens zu wecken. Ob und wann die private, dann aber lettische Initiative die staatliche Bevormundung im Wirtschaftsleben ersetzen wird, hat sich noch zu erweisen.

Brauerei-Aktien-Gesellschaft „Aldaris“ gegründet. Die Regierung Lettlands hat die Satzungen des neuen braugewerblichen Großunternehmens, der A.G. „Aldaris“, das mit staatlichen Mitteln ausgerüstet ist, bestätigt. Die Gesellschaft geht aus der Verschmelzung der drei Brauereiunternehmen „Waldschlößchen“, „Ilgezeem“ und „Tannhäuser“ hervor, die von der Lettischen Kreditbank teils erworben, teils als Liquidationsmasse übernommen wurden.

Die Grundsteinlegung des Wasserkraftwerkes in Keggum. Mit der Grundsteinlegung des Wasserkraftwerkes in Keggum,



WALTER HOFFMANN G.M.B.H.
ELEKTRO-FACHGESCHÄFT

STETTIN, LUISENSTRASSE NR. 4 – FERNRUF: NR. 30840/41

Rückforth Weinstuben

Vorzügliche Küche
Delikatessen der Saison

STETTIN Kaiser Wilhelm-Denkmal

Kleine u.
große
Gedecke

**Dauernde Werbung
schafft dauernden Umsatz!**

welche am 23. Mai durch den lettändischen Staatspräsidenten Ulmanis in feierlicher Form vollzogen wurde, ist der erste Abschnitt der planmäßigen Elektrifizierung Lettlands begonnen worden. Das Kraftwerk in Keggum soll bereits im November 1939 teilweise in Betrieb gesetzt werden. Die schweidsche Firma, welche den Bau übernommen hat, hat sich verpflichtet, zu diesem Zeitpunkt bereits zwei große Turbogeneratoren mit einer Gesamtleistung von 17 500 kW in Betrieb zu setzen. Nach dem endgültigen Ausbau des Wasserkraftwerkes, der einige Jahre später erfolgen soll, wird es über insgesamt 4 Turbogeneratoren mit einer Leistung von 70 000 kW verfügen. Die Energieleistung des Wasserkraftwerkes wird auf insgesamt 350 Mill. kW-Stunden jährlich veranschlagt, während die bisherige Erzeugung sämtlicher Wasserkraftwerke in Lettland etwa 140 Mill. kW-Stunden beträgt. Nach der endgültigen Fertigstellung des Kraftwerkes in Keggum ist geplant, auch die Chemische Industrie des Landes soweit auszubauen, daß sie die Bedürfnisse des inländischen Marktes wird befriedigen können. Da die Selbstkosten verhältnismäßig gering sind, besteht ebenfalls die Möglichkeit, in Zukunft auch die landwirtschaftlichen Betriebe mit billigem elektrischen Strom zu beliefern.

Ford in Lettland. Die mit staatlichen Mitteln gegründete schwerindustrielle A.G. „Vairogs“ hat von den Ford-Werken die Lizenz zum Bau von Fordautomobilen in Lettland erworben. Es handelt sich um die Zusammenstellung fertiger Autoteile, wie dies bereits in den Fordzweigfabriken in Kopenhagen und Köln gehandhabt wird. Die „Vairogs“-Werke werden zunächst Ford-Lastwagen bauen, späterhin dann auch Personenwagen.

Allmähliche Auflösung von 309 Genossenschaften. Nachdem die bevorstehende Auflösung von 26 genossenschaftlichen Unternehmen durch die Lettändische Kreditbank gemeldet war, kommt jetzt die Nachricht, daß im ganzen 309 Genossenschaften zur Auflösung bzw. Uebernahme vorgemerkt sind. Im Laufe von zwei Jahren soll das allmählich geschehen. Die Geldeinleger werden dadurch, wie es jetzt heißt, keine Verluste erleiden, während andere Gläubiger 50 Proz. ihrer Forderungen zu erwarten haben.

Ergänzungen zum Zolltarif. Das „Verzeichnis der im Zolltarif nicht besonders benannten Waren und Erklärungen zum Zolltarif“ ist durch folgende Punkte ergänzt worden:

Max. Min.

203 Schrauben, Bolzen und Gewinde aus Eisen und Stahl, unabhängig von ihrem Zweck (nach Art. 153, § 3)	kg	0,30	0,15
204 Lager, unabhängig von ihrem Zweck (nach Art. 167, § 1 b oder 2)	kg	0,60	0,30

Dieser zweite Punkt ersetzt Pkt. 127 des Verzeichnisses, der in Wegfall kommt (betr. Kugellager für Fahrräder, für die bisher ein Zoll von 7,50 bezw. 3,75 zu entrichten war).
(B. K.)

Estland

Aenderungen des Ein- und Ausfuhrzolltarifs. Im „Riigi Teataja“ (Staatsanzeiger) Nr. 41 vom 21.5.37, Seite 829, ist ein Dekret des Staatspräsidenten vom 12.5.37 veröffentlicht worden, auf Grund dessen nachstehende Aenderungen und Ergänzungen des Ein- und Ausfuhrtarifs mit sofortiger Wirkung in Kraft gesetzt werden:

		I. Einfuhr tarif		
		Zollsätze in Kronen	Verzollungs- Allgem. Minimal-	
§§ Pkte.	des Tarifs	Benennung der Ware	einheit	Tarif tarif
A. Zur Einfuhr zugelassene Waren				
77	6	Glaswaren:		
		Glaswolle, -staub, -gewebe, -fäden und Erzeugnisse daraus; Christbaumschmuck	1 kg br.	0,40 0,20
186	Wolle, gekämmt, Wollgarn und -zwirn:			
	1	gekämmt Wolle:		
	1—a	ungefährbt . . .	1 kg n.	0,24 0,12
	1—b	gefährbt . . .	1 kg n.	0,40 0,20
II. Ausfuhr tarif				
A. Zur Ausfuhr zugelassene Waren				
§§ Pkte.	des Tarifs	Benennung der Waren	Verzollungs- einheit	Zollsätze in Kronen
Industrie-Rohstoffe				
6	Metalle:			
	1	Eisen-, Stahl- und Gußeisenspäne; Alteisen und Altstahl; Eisen- und Stahldrahtabfälle; Blechabfälle und -schnittstücke, außer Weißblech	1 kg netto	0,001
	2	Altes Gußeisen . . .	1 kg netto	0,04
	3	Weißblechabfälle (verzinnte) — alte Dosen, Büchsen usw. und deren Teile	1 kg netto	zollfrei
	4	Altes Kupfer in Stücken	1 kg netto	0,50
	5	Altes Messing in Stücken	1 kg netto	0,15
	6	Alte Bronze . . .	1 kg netto	0,15
	7	Aller Art Kupferspäne und -krumen, wo sich Kupferstücke nicht über 5% des Gesamtgewichts befinden	1 kg netto	0,05
	8	Kupfer, Messing und Bronze, gegossen zu Blöcken, Stangen u. dgl.	1 kg netto	0,50

Anm.: Die Ausfuhr der in diesem Paragraphen aufgeführten Waren ist nur mit jedesmaliger Genehmigung des Wirtschaftsministeriums gestattet.

Neue Silikatsteinfabrik. Die A/G „Kwarts“ (Anschrift V. Simsivart, Kaubanduskoda, Tallinn Pikk) hat die Genehmigung für die Errichtung einer Fabrik für die Herstellung von Silikatsteinen erhalten. Die Einrichtung im Werte von etwa 60 000 Kr. soll aus Deutschland bezogen werden.

Umwandlung der „Staatlichen Forstindustrie“ in eine Aktiengesellschaft. Die „Staatliche Forstindustrie“, welche praktisch das Monopol für die Verarbeitung staatlichen Holzes innehat, ist auf Beschluß der Regierung in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden, wobei das Grundkapital der neuen A/G „Eesti Metsatööstus“ auf 2 Mill. Kr. festgesetzt worden ist. 95 Proz. der Aktien bleiben im Besitz des Staates und der Rest wird unter die zur Leitung des Unternehmens berufenen Personen verteilt. Die neue Gesellschaft erhält besondere Satzungen, und unterliegt weder einer Besteuerung noch den übrigen auf die Aktiengesellschaft bezüglichen Gesetze.

Günstige Ernteaussichten. Laut amtlichen Angaben war der Saatenstand am 15. 5. im ganzen Lande ein durchaus günstiger. Die Witterungsverhältnisse werden als gut bezeichnet und demgemäß wird mit einer befriedigenden Ernte gerechnet. Beim Roggen hofft man auf einen ha-Ertrag von 13,8 dz gegen 12,4 dz im Durchschnitt der letzten 10 Jahre. Die Winterweizenernte wird auf 13,5 gegen 12,7 dz je ha geschätzt. Insgesamt glaubt man mit einer Ernte von 200 000 t Roggen und 26 000 t Winterweizen rechnen zu können. Die Anbaufläche von Winterkorn ist von 154 400 auf rund 165 000 ha gestiegen. — Auch die Aussichten für die Heuernte werden in Anbetracht des Ausbleibens von Spätfrosten günstig beurteilt.

Wechselproteste. Im Februar d. J. kamen zum Protest 2 398 Wechsel mit 337 000 Kr. gegen 2 060 Wechsel mit 317 000 Kr. im Februar 1936.

Freie Stadt Danzig

Schiffahrt. Im Monat Mai d. J. liefen in den Häfen Danzig ein 511 Schiffe mit 335 986 Nrgt., davon mit Ladung 196 Schiffe mit 137 182 Nrgt. (Nothäfner 72 Schiffe mit 65 579 Nrgt.) Es gingen aus 490 Schiffe mit 303 790 Nrgt., davon mit Ladung 383 Schiffe mit 214 682 Nrgt. (Nothäfner 60 Schiffe mit 54 951 Nrgt.). In bezug auf die Nothäfner wird bemerkt, daß unter diese Bezeichnung eine größere Zahl von Schiffen fällt, die Danzig lediglich zum Bunkern anliefen.

Polen

Regelung der oberschlesischen Eisenbahnangelegenheiten. Da die Bestimmungen des Genfer Abkommens vom 15. 5. 1922 über den oberschlesischen Eisenbahnverkehr am 15. 7. 37 außer Kraft treten, haben zwischen der deutschen und der polnischen Regierung Verhandlungen stattgefunden zur Regelung des zukünftigen Eisenbahnverkehrs auf den Grenzübergängen. Am 2. 6. d. J. wurde ein Regierungsabkommen unterzeichnet. —

Die Holzkontingente für die Ausfuhr nach Deutschland. Nach Meldungen der polnischen Fachpresse ist das Kontingent für die polnische Holzausfuhr nach Deutschland auf der letzten Sitzung der deutschen und polnischen Regierungsausschüsse am 19. und 20. 5. 37 in Warschau für das Vierteljahr Juni, Juli, August 1937 auf 90 Proz. des in Aussicht genommenen Jahresdurchschnitts festgesetzt worden. Danach beträgt das Kontingent für den Monat Juni 3,15 Mill. Zloty, für den Juli 2,70 Mill. Zl. und für den August 1,35 Mill. Zloty. Das Junikontingent verteilt sich im einzelnen wie folgt: Rundholz 1 275 000 Zl. (davon 350 000 Zl. Oberschlesien), Schnitholz 980 000 Zl., Dauben 110 000 Zl., Papierholz 700 000 Zloty und Sperrholz 85 000 Zloty.

Die Juli- und August-Kontingente verteilen sich wie folgt:

	Jul i Zl.	A u g u s t Zl.
Rundholz	1 130 000	680 000
davon Oberschlesien	350 000	350 000
Schnitholz	820 000	350 000
Dauben	90 000	40 000
Papierholz	590 000	250 000
Sperrholz	70 000	30 000

Zollvergünstigung für Roheisen. Der bisherige Zollsatz von 5 Zl. ist auf 0,25 g je dz (und nicht je t) und entsprechend die Manipulationsgebühr auf 2,5 g je dz ermäßigt worden. Bei einer vollständigen Zollfreistellung würde die Manipulationsgebühr 36 g je dz betragen haben.

Kohlenlieferungen an Lettlands Staatsbahnen. Zwischen Vertretern polnischer Kohlengruben und der Staatlichen Lettischen Kohleneinfuhr-Gesellschaft „Ogle“ ist am 27. 5. 37 ein Abkommen über die Lieferung von 65 000 t Kohle für die Staatsbahnen Lettlands zustande gekommen. Es sind dies seit 8 Jahren die ersten Lieferungen von polnischer Kohle für diese Bahnen.

Sinken der Getreidepreise. In letzter Zeit ist an den polnischen Produktenbörsen eine Senkung der Preise für Weizen und Roggen festzustellen. Doch ist im allgemeinen die Tendenz in den einzelnen Landesteilen verschieden. So wurden z. B. in Warschau die Roggenpreise um 25 Groschen erhöht, während Posen die Weizenpreise um 25 Groschen und die Gerstepreise um 50 Groschen herabsetzte. Es waren auch für andere Bodenerzeugnisse verschiedene Preisnachlässe zu beobachten. Es ist jedoch möglich, daß die Tendenz wieder fester wird. Mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Stand der Saaten wird im allgemeinen damit gerechnet, daß die Getreidepreise nach der Ernte verhältnismäßig hoch sein werden, um so mehr als die Meldungen aus dem Auslande über eine unsichere Lage auf den Getreideweltmärkten berichten.

Lohnkampf in der Lodzer Textilindustrie. Der Zwischen-Verbands-Ausschuß der Arbeiterorganisationen der Lodzer Textilarbeiter hat für alle dem Ausschuß angehörenden Gewerkschaften die Kündigung des Sammelvertrages (Tarifvertrages) aus dem Jahre 1933 beschlossen. Die Kündigung wird mit dem 30. 6. 37 wirksam. Man erklärt, daß die im Krisenjahr 1933 vereinbarten Lohnsätze und weiteren Tarifbestimmungen nicht den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechen. — Da die Lage in der Lodzer Textilindustrie keineswegs als günstig und gesichert angesehen werden kann wenn auch in der letzten Zeit einige Fortschritte gegenüber dem sehr schlechten vorhergehenden Jahre erreicht sind —, wird man von seiten der Arbeitgeber weitgehenden Forderungen der Arbeiterschaft Widerstand entgegensetzen, so daß schwierige Auseinandersetzungen zu erwarten sind.

UTA *Die vollkommene Unterwasser-Pumpe*

UTA - GARVENS - PUMPEN

Kommandit-Gesellschaft Pleuger & Co., Berlin SO 36

Vertretung für Pommern: Dipl.-Ing. R. Kallmeyer

Stettin, Elisabethstraße Nr. 69, Fernsprecher Nr. 370,02

Generalstreik in der Bielitzer Metallindustrie. Am 2. Juni ausgebrochene Teilstreiks im Industriegebiet von Bielitz-Biala bildeten den Auftakt zu dem von der Bielitzer Metallarbeiter-Gewerkschaft angeblich nicht gewollten Generalstreik in der gesamten Metallindustrie. Das Arbeitsministerium ist bemüht, die strittigen Fragen durch Schiedsspruch zu lösen.

Beilegung des Lohnkonfliktes in den ostoberschlesischen Kohlengruben. Zwischen dem Verband der Arbeitgeber und den Vertretern der Bergarbeiterorganisationen ist eine Einigung in einer seit dem Dezember v. J. strittigen Frage herbeigeführt worden. Ein Teil der Kohlengruben hat die Normen für die Arbeitsleistung je nach den Arbeitsverhältnissen um 12–15 Proz. gesenkt. Diejenigen Gruben, in denen die früheren Normen zum 1. Januar 1937 erreicht wurden, haben sich nun verpflichtet, vom 1. Juni d. J. ab die Normen um 2 Proz. zu senken. Auf diese Weise ist eine Streitfrage, die sowohl für Arbeitgeber wie Arbeitnehmer von besonderer Bedeutung war, durch freiwillige Vereinbarung gelöst worden. **Die diesjährige Lemberger Ostmesse** findet in der Zeit vom 4. bis zum 16. September statt.

Direkter Eisenbahntarif Wien—Danzig—Gdingen? Zur Zeit finden in Wien Verhandlungen zwischen den Vertretern der Häfen Danzig und Gdingen und der polnischen Staats-eisenbahnen mit den zuständigen österreichischen Vertretern wegen der Auswertung der Möglichkeiten, den österreichischen Durchgangsverkehr über die polnischen Häfen zu leiten. Es soll ein besonderer unmittelbarer Tarif Wien—Danzig—Gdingen geschaffen werden. Die Verladung auf die Eisenbahn soll im Preßburger Hafen vorgenommen werden.

Wechselproteste. Im März d. J. wurden 134 200 Wechsel mit zusammen 16,7 Mill. Zl. protestiert. Im April d. J. stieg die Zahl der protestierten Wechsel auf 140 300, die Gesamtwechselsumme auf 17,4 Mill. Zl. Am höchsten waren die Wechselproteste im Betrage von 5,4 Mill. Zl. in Warschau und in Lodz mit 2,7 Mill. Zl. Verhältnismäßig hoch waren die Proteste in Stanislau mit 1,2 Mill. Zl., sowie auch in Posen mit 1,3 Mill. Zl. und Krakau mit 1,3 Mill. Zl.

Finnland

Außenhandel. In der Nr. 11 des „Ostsee-Handel“ brachten wir Angaben über das Ergebnis des Außenhandels in den ersten vier Monaten des Jahres, die dort, nach dem „Mercator“, geäußerten Ansichten über das starke Ansteigen der Einfuhr und über die Ausfuhr werden durch die nun vorliegenden speziellen Zahlen für die wichtigsten Waren bestätigt:

Einfuhr	Januar—April	
	1936	1937
	Tonnen	
Roggen, ungemahlen	31 567	29 178
Roggenmehl	31	279
Weizen, ungemahlen	24 645	23 518
Weizenmehl und -grieß	10 544	5 933
Reis und Reisgrieß	3 286	4 864
Kleie	29 999	17 131
Futterkuchen	3 302	3 187
Tabak, unbearbeitet	1 067	1 200
Kaffee, ungebrannt	7 998	7 692
Zucker	31 470	22 249
Häute, roh	2 643	2 874

	1936	1937
	Tonnen	
Häute, bearbeitet	78	93
Baumwolle, roh	3 726	3 709
Wolle	945	1 022
Baumwollgewebe	735	1 502
Wollene Gewebe und Filz	371	461
Gußeisen	4 381	6 093
Eisenplatten	8 438	19 039
Landw. Maschinen	383	990
Automobile und Unter-		
gestelle für Autos	1 477	2 810
Zement	235	425
Steinkohle und Koks	175 589	173 498
Benzin, Putzöl u. dergl.	20 489	30 194
Schwefel	8 265	11 052

In verstärktem Maße wurden also eingeführt Produktionsmittel, Maschinen, Rohwaren; Lebens- und Genussmittel u. dergl. dagegen wurden sogar weniger als im Vorjahr eingeführt. Mengenmäßig erhöhte sich die Einfuhr dieses Jahres einstweilen um 18% und wertmäßig um 10%. Be trachten wir nun die Mengenziffern für die wichtigsten Ausfuhrwaren:

Ausfuhr	Januar—April	
	1936	1937
	Tonnen	
Butter	4 510	5 063
Käse	1 540	1 804
Eier	2 086	2 814
Fische, frisch	251	274
Baumwollzeuge	207	302
Häute, roh	1 499	1 929
Fournier	46 655	52 788
Garnrollen	2 261	2 161
Ungesägte Holzwaren		
(in 1000 cbm)	163	58
Props (in 1000 cbm)	133	35
Papierholz (in 1000 cbm)	7	—
Gesägte Holzwaren		
(in 1000 Stand.)	97	59
Holzmasse	92 261	80 861
Zellulose	314 217	356 744
Sulfit	213 399	249 000
Sulfat	100 818	107 744
Papp	21 151	29 553
Papier aller Art	140 035	165 483
Zeitungspapier	107 338	125 052
Umschlagpapier	17 446	24 500
Separatoren	96	139
Kupfererz	1 773	1 733
Gummiarbeiten	49	74
Streichhölzer	614	1 122

Die animalischen Lebensmittel sind also in verstärktem Maße ausgeführt worden. In der Gruppe der Holzwaren stiegen an Fourniere, Holzmasse ging etwas zurück, aber Zellulose, Papp und Papier zeigen wieder kräftige Zunahme.

Finnländer in Stettin. Am 31. Mai d. J., 6 Uhr morgens, traf mit dem Schnelldampfer „Tannenberg“ aus Helsingfors kommend, unter Führung von Sven Sandholm, in Swinemünde eine Gesellschaft von Ingenieuren und von Studenten der Technischen Hochschule in Helsingfors ein. — Am Kai vom Geschäftsführer des Deutsch-Finnländischen Vereins zu

Stettin empfangen wurden die Reisenden zum Dampfer „Stettin“ geleitet, der sie nach Odermünde brachte; hier wurden die Finnländer namens der Industrie- und Handelskammer Stettin vom stellv. Syndikus Dr. Schoene begrüßt, in Begleitung noch einiger Vertreter Stettiner Behörden fand nun unter liebenswürdiger Führung der Betriebsleitung eine eingehende Besichtigung der Papier- und Zellstoffwerke „Feldmühle“ statt. Es war ein Vergnügen zu sehen, wie aufmerksam die Finnländer den Ausführungen des Führers folgten und durch häufiges Fragen ihr verständnisvolles Interesse bekundeten. Nach beendetem Rundgang, der einige Stunden in Anspruch nahm, wurde den Gästen von der A.G. „Feldmühle“ ein frugales Mittagsmahl geboten; in angeregtem Gespräch konnten sich nun Gäste und Gastgeber nähertreten.

Im Autobus ging dann die Fahrt nach Stettin; auf einer Rundfahrt durch die Stadt fanden die Schönheiten Stettins lebhafte Beachtung seitens der Finnländer. Als Abschluß der Fahrt folgte eine Besichtigung des Museums, wo die Modelle der Schiffe, die einst auf der stolzen Stettiner Werft „Vulkan“ erbaut worden, das besondere Interesse erregten.

Dann nahm der Hafendampfer die Gäste auf. Nach einer kurzen Kaffee-Stärkung konnten unsere Gäste unter der kundigen Führung von Dr. Oldenburg einen Einblick in das lebendige Getriebe des neuzeitlich eingerichteten

großen Hafens tun. Heftig einsetzender Regen störte die lebhafte Unterhaltung mit den Gästen nur wenig. Nachdem auf dem gastlichen Hafendampfer noch schnell ein Imbiß gereicht worden, erfolgte die Landung am Bahnhof. Die Reise ging weiter nach Berlin und Leipzig, wo den wußbegierigen Reisenden noch viel Interessantes gezeigt werden sollte.

Eine besondere Freude konnte in Stettin einem der Reisenden dadurch gemacht werden, daß die Direktion der Märkischen Elektrizitätswerke A.G. ihm liebenswürdiger Weise die Besichtigung ihrer Werkstätten an der Warsower Straße gestatteten.

Herstellung flüssiger Brennstoffe. Der finnländische Reichstag hat besondere Mittel bewilligt, um eine industrielle Ausnutzung der Erfindung des finnländischen Chemikers Professor G. Komppa, betreffend die Herstellung flüssiger Brennstoffe aus Holz und Torf, in die Wege zu leiten. (Vergl. O.-H. Nr. 8, S. 29). —

Fortdauer des Metallarbeiterstreiks. Eingelegte Vergleichsverhandlungen des staatlichen Schlichters im finnischen Metallarbeiterstreik haben zu keiner Einigung geführt. Die Arbeitgeber wären zwar bereit gewesen, die Lohnforderungen der Arbeiter größtenteils zu genehmigen, die Arbeitnehmer halten jedoch an ihrer Forderung nach Abschluß eines Kollektiv-Tarifvertrages fest. Der Streik ist damit von einem Lohnstreik zu einem Kampf um prinzipielle Fragen geworden, dessen Ende gegenwärtig nicht abzusehen ist.

Hauptschriftleiter und verantwortlich für die Berichte über das Ausland Wilhelm von Bulmerinq, verantwortlich für die Berichte über das Inland Dr. Elmar Schoene, Anzeigenleiter Willy Winkelmann, alle in Stettin, Börse, Fernsprecher Sammel-Nr. 353 41.

DA. I. Vj.: 2383, Anzeigen-Preisliste Nr. 5. Bezugspreis vierteljährlich 2,50 Reichsmark.

Verlag: Baltischer Verlag G.m.b.H., Stettin, Börse. Druck: Fischer & Schmidt, Stettin. Inseraten-Annahme: Stettin, Börse. 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.

Reinhold Kühnke, Steffin
gegr. 1875
Flußschiffsreederei

Fernspr. 30113, 30585 **Bunkerkohlen**
in Stettin und Hohensaaten

Korth & Büttner G.m.b.H., Stettin Gegründet 1870
Internationale Speditionen, Lagerungen

Telefon: Sammel-Nr. 351 71 — Auswärtige Gespräche: 331 72 — Telegramm-Adr.: Kobüttner

Wo Sie kaufen:

Bandagen Orthopädie

Otto Keil
Stettin, Gr. Domstr. 12
Gegr. 1905, Ruf 36631

Beleuchtungskörper

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

Betten

Betten-Lubs
Stettin, Paradeplatz 11

Berufsbekleidung

Sven Olander
Stettin, Bollwerk 35
An den 4 Stufen

August Zimmer
Stettin, Bollwerk, Ecke
Mittwochstraße

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

**„Rekord“
E. Vorsatz**
Stettin, Bollwerk 12

Büromaschinen

Max Genseburg
Schulzenstr. 33/34 — Ruf 27174/75
Hauptvertrieb
der Continental - Büromaschinen

Konrad Grahl & Co.
Stettin, Kohlmarkt 6

Damenkleidung

Bernhard Goede
Stettin, Schulzenstr. 20

Damen-Mäntel

E. Pfeiffer
Stettin, Schulzenstraße 30/31

Drucksachen

Erich Mascow
Stettin, Große Lastadie 76
Ruf 37360/61

Otto Pielsch
Stettin, Grabower Str. 32
Ruf 33838

Eilbogen

Grüne Radler
Stettin, Gr. Wollweberstr. 1/2
Ruf: 30810/11

Elektroradiatoren

Elmaran
Elekt. Masch.-Rep.-Anst.
Stettin, König-Albert-Str. 22
Ruf 36612

Geschenke

H. Hildebrandt
Stettin, Papenstr. 4/5
Fernspr. 23470

Haus- und Küchengeräte

Gebr. Lüth
Mönchenstraße 17/19

Herren- u. Jünglings- Bekleidung

Friedrich Graff
Stettin, Ob. Schulzenstr. 45/46

Herren- Aussattungen

Edmund Kühn
Stettin, Kl. Domstraße

Hüte und Mützen

Hut-Scheye
Stettin, Breite Straße 6

Kraftfahrzeuge

Curt Pophal, Stettin
Johannisberg 24, Ruf 24645
Ankauf — Tausch — Verkauf

Kunstgewerbe

Kunstklause
Stettin, Bismarckstr. 1

Kunsthandlung

Rich. Schaedel
Inh. Max Böhlke
Stettin, Am Kohlmarkt

Lacke / Farben

Erich Elfe
Stettin, Kronprinzenstr. 2
Ruf: 32109

E. Stoltenburg
Stettin, Falkenwalder Str. 9
Pölitzer Str. 58 Ruf 31283

Laden-Einrichtungen

Robert Müller
Ostdeutscher Ladenbau
Splitzstr. 3 — Ruf: 26484

Leder- und Schuh- Bedarfssortikel

Gneist & Gerken
Stettin, Falkenwalder Str. 20
Ruf: 28330

Möbel

Möbel Schmidt
Stettin, Frauenstr. 32

W. Ortmann
Züllichau, Adolf Hitler-Straße 38/39

Möbel Olm
Stettin, Reifschlägerstr. 20

Möbelstoffe / Decken

**Gardinen- und
Teppich-Pohl**
Stettin, Schulzenstr. 33/34

Nähmaschinen

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

N.S.-Ausrüstung

Inh. Karl Wuth
Stettin, Kohlmarkt 14
Fernspr. 21334

Fritz Domdey
Stettin, Kl. Domstr. 24
Ruf 29425

Pfeifen / Stöcke

C.L. Kayser Gegr. 1813
Stettin, Schuhstraße
Ecke Heumarkt

Porzellan und Glas

Klöppel & Perino
Rosenthaler Porzellan
Stettin, Kl. Domstr. 5

Paul Schlegel
Stettin, Luisenstr. 9

Sämereien und Gärtnereibedarf

Max Gensch
vorm. Alfred Klein
Stettin, Grüne Schanze 10

Schiffs-Uhren

J. Kupsch
Stettin, Königsstr. 10

Schuhe

Franz Thiel
Stettin, Paradeplatz 8

Wo Sie kaufen:

Schokoladen

Erich Kilian

Geschäfte in allen
Stadtteilen Stettins und vielen
Städten Pommerns

Strümpfe

Rudolph Doering

Breite Str. 13, Schlutowstr. 2

Tapefen, Linoleum

Max Krüger & Co.

Stettin, Frauenstr. 27
Ruf 370 97

Werkzeuge / Maschinen

Johannes Brause

Stettin, Gr. Wollweberstr. 7
seit 1850 :: Ruf 303 34

Erich Brinkmann

Stettin, Gr. Wollweberstr. 32
Königsplatz 1

Sport-Geräte und Bekleidungen

Sport-Hellpap

Stettin, Pölitzer Straße 104

Josef Schmidt Gegr.
vorm. Adolf Dittmer, Stettin,
Paradeplatz 32 / Ruf 216 45

Thermometer für Schiffahrt und Industrie

Lenz & Franke

Glasbläserei
Stettin, Roßmarktstr. 6

Uhren

Wilhelm Stojan

Uhrmachermeister
Stettin, Reifschlägerstr. 5

Weine und Liköre

Sellin & Kasten

Stettin, Grüne Schanze 18

Wäscheausstattungen

C. Drucker

Stettin, Roßmarkt 4

Modehaus Hoffmann

Stettin, Breitestr. 69/70

Zigarren

Gustav Wiedebusch

Luisenstr. 14-15, Lange Str. 97

Silber- u. Stahlwaren

Luise Lück

Stettin, Kohlmarkt

J. MAY

Stettin, Breite Straße 11

A. W. Reich

Stettin, Kl. Domstr. 10 a
Ruf 34539

Stoffe

Seidenhaus Schulz

Stettin, Breitestr. 2

Tapefen, Linoleum

A. Dottke Nachf.

Meier & Kappelt
Stettin, Mönchenstr. 20/21

Uhren

Wilhelm Stojan

Uhrmachermeister
Stettin, Reifschlägerstr. 5

Weine und Liköre

Carl Gust. Gerold, Berlin

Niederlage: Kurt Meyer
Stettin, Mönchenstr. 20/21

Der OSTSEE-HANDEL

Die Wirtschaftszeitung
für das ostdeutsche Wirtschaftsgebiet
und die Ostseeländer

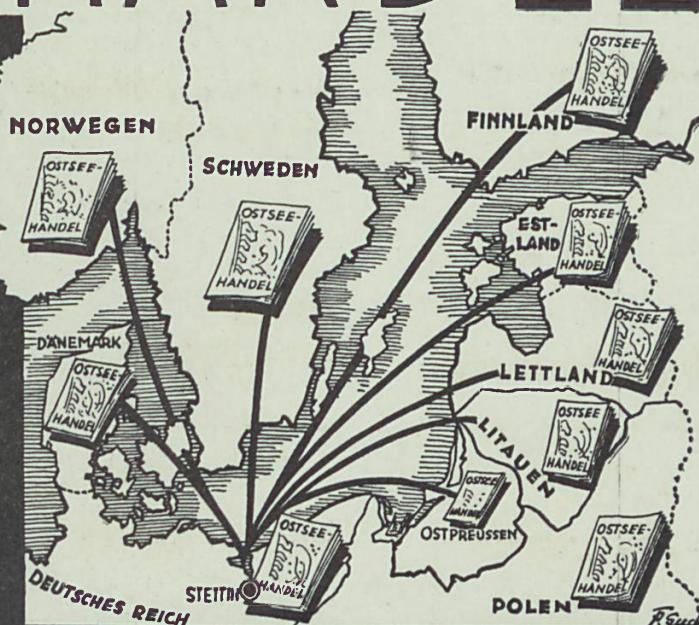
verhilft Ihnen zu neuen
Geschäftsverbindungen!

Bedienen Sie sich seiner
für Ihre Werbung!

Er erscheint am 1. u. 15. jeden Monats
und kostet im Abonnement RM. 2,50
für das Vierteljahr.

Fordern Sie
Probe-Exemplar u. Anzeigentarif vom

Baltischen Verlag  Stettin-Börse



STETTIN

Deutschlands größter See- und
Binnenschiffahrtshafen an der Ostsee

Der Mündungshafen der Oder

Weitverzweigtes Binnenschiffsnetz • Direkte Kanalverbindung mit Berlin • Anschluß an die Reichsautobahn • Kahnhaven Eigene Hafenbahn • Getreide-Großanlagen • Kühlhallen Günstig gelegene Lagerplätze und Grundstücke aller Art für industrielle und gewerbliche Unternehmungen mit und ohne Gleis- und Wasseranschluß zu verkaufen oder zu vermieten

**Anschlußmöglichkeiten
nach allen Häfen der Welt**

Niedrige Hafen-Abgaben



See- und Binnenumschlag im Stettiner Hafen

Stettiner Hafengesellschaft
m. b. H.
Stettin-Freihafen