



Inhaltsverzeichnis: Aufruf, S. 519 / Zum 20. Jahrestag der TN, S. 519 / Dr. W. Flemming: Wehrhafte Wirtschaft — unwirksame Blockade, S. 520 / Dr. W. Flemming: Fortschritte und neue Wege, S. 521 / Ministerialdirektor Dr.-Ing. Gähns: Die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes, S. 522 / Für welche Zahlungen können Steuergutscheine verwendet werden?, S. 529 / Zur steuerlichen Behandlung der Ordnungsstrafen, S. 529 / Nach Beendigung der Lehre keine Berufsschulpflicht mehr!, S. 530 / Bücher- und Zeitschriftenschau, S. 530

Aufruf!

Die Reichsleitung der NSDAP., Hauptamt für Technik, München, hat angeordnet, daß Ingenieure, Chemiker und Techniker, soweit sie nicht zum Heeresdienst einberufen sind, sich für den zivilen Luftschutz zur Verfügung stellen sollen.

Wie ich festgestellt habe, werden insbesondere noch Bauingenieure für die Mitarbeit bei der Ausgestaltung der Luftschutzräume, Ingenieure aller Kategorien als Ausbilder für die Unterrichtskurse und Chemiker für den Hilfsdienst benötigt. Alle NSBDT.-Mitglieder des Gauess Düsseldorf, soweit sie nicht zum Militärdienst einberufen und noch nicht im Luftschutz tätig sind, werden hierdurch zur Mitarbeit aufgerufen. Die Meldungen sind unter Angabe der zur Verfügung stehenden Freizeit und der besonderen Kenntnisse im Luftschutz an das Gauamt für Technik, Steinstraße 23/25, zu richten.

Die deutsche Technik hat unseren tapferen Soldaten, die jetzt in Polen von Sieg zu Sieg zogen, furchtbare Angriffswaffen in die Hand gegeben. Waffen der deutschen Technik schützen aber auch in der Heimat vor feindlichen Überfällen. Ungezählte deutsche Ingenieure, Architekten und Chemiker sind zu den Fahnen geeilt, um für Deutschland zu kämpfen. Im vollen Einsatz zum Schutze der Heimat und zur Sicherung der Arbeit tragen die daheimgebliebenen Männer der Technik zum Gelingen des Kampfes bei.

Heil Hitler!

gez.: Reinhold, Gauamtsleiter

ZUM 20. JAHRESTAG DER TN

Am 30. September 1939 kann die TN auf eine 20jährige Arbeit für Volk und Vaterland zurückblicken. Es waren Jahre des Ringens, Kampfes und Einsatzes. Der Treue der Führer und Nothelfer und ihrer steten Einsatz- und Opferbereitschaft ist es zu verdanken, daß die TN über alle Schwierigkeiten hinwegkam und ihre Schlagfertigkeit und Leistungsfähigkeit, die sie in Tausenden von Fällen unter Beweis stellen konnte, zu allen Zeiten erhalten blieb. Heute ist die TN vor die größten Aufgaben ihres Lebens gestellt, und wieder bewährt sich ihr Geist und Können. Tausende von Führern und Nothelfern stehen zur Zeit im Einsatz für Führer und Volk. Dort, wo Schäden und Zerstörungen in der Heimat oder in neu besetzten Gebieten aufgetreten und zu beseitigen sind, dort, wo es lebenswichtige Werke in Gang zu halten und wertvolle Güter zu erhalten gilt, ist ihr Arbeitsfeld. Und in allen Standorten der TN stehen zu jederzeitigem Einsatz Führer und Nothelfer bereit. Wenn der Ruf zum Einsatz an sie ergehen sollte, dann werden sie diesem Rufe freiwillig bis zum letzten Mann folgen. Ich benutze den Anlaß des 20jährigen Bestehens, allen Führern und Nothelfern der TN für ihre Treue, Bereitschaft und Leistungen zu danken. Mein ganz besonderer Dank und meine Anerkennung gilt vor allem den alten, stets einsatzbereiten TN-Ehrenzeichentragern, meinen Mitarbeitern und den im Verlauf des Kriegszustandes eingesetzten Kameraden. Sie alle grüße ich heute, und ihnen allen, der gesamten TN rufe ich zu:

Halft euch bereit für Führer und Volk!

Heil Hitler!

Der Chef der Technischen Nothilfe
Weinreich, HT-Gruppenführer



Die bisherigen kriegerischen Maßnahmen der Westmächte haben deutlich gezeigt, daß man dort mehr auf die Macht der Lügen und wirtschaftlichen Druckmittel vertraut als auf die Waffen. Durch die Blockade hofft England mit der Zeit doch noch das alte Ziel zu erreichen, das mächtig aufstrebende Deutschland endgültig zu Boden schlagen zu können.

Bereits auf dem Parteitag 1938 hat jedoch der Führer ausgesprochen: „Den Gedanken an eine Blockade Deutschlands kann man schon jetzt als eine gänzlich unwirksame Waffe begraben.“ In der Rede am 9. September 1939 hat dann Hermann Göring unter dem Jubel der Arbeiterschaft von Rheinmetall festgestellt, daß wir in den nächsten Jahren nicht schwächer, sondern stärker werden; viele der Vierjahresplanwerke, die Eisen, Benzin, Gummi usw. erzeugen, werden ja erst in den nächsten Jahren fertig.

Damit ernten wir die erste Frucht der gewaltigen Anstrengungen, die seit 1933 mit den Erzeugungsschlachten der Landwirtschaft und den tausend Maßnahmen des Vierjahresplanes vollbracht worden sind. Keine der Umstellungen auf heimische Roh- und Werkstoffe, keines der neuen Rohstoffwerke und keine der Maßnahmen zur planmäßigen Vorratswirtschaft hätten wir ungestraft unterlassen dürfen. Das wird allen eine Lehre sein und sie darin bestärken, auf dem beschrifteten Wege entschlossen weiterzugehen. Eine gewaltige Aufgabe bleibt uns noch zu lösen: die ganze Volkswirtschaft umzustellen auf die Bedürfnisse der Landesverteidigung unter Ausschaltung alles dessen, was angesichts der jetzigen Zeit als Luxus, ja auch nur als Beeinträchtigung dieser Erfordernisse angesehen werden muß.

Wesentlich ist, daß sich diese Umstellung ohne innere Reibungswiderstände vollzieht, sie muß also von jedem einzelnen innerlich freudig bejaht werden. Halten wir uns doch vor Augen, daß mit diesem Luxus ein großer Teil der Unterschiede, die als Schranken zwischen den Menschen stehen, wegfällt. Die große Volksgemeinschaft, die der Führer in seiner Reichstagsrede am 1. September vorausgesagt und gefordert hat, wird dadurch nur erleichtert.

Die wehrhafte Wirtschaft ist außerdem ja gar nicht etwa ein vorübergehender Zustand, sondern ein mit der Weltanschauung des Nationalsozialismus unlösbar verbundener Begriff. Es wäre deshalb falsch, die gegenwärtige Entwicklung unserer Wirtschaft als einen Notbehelf von kurzer Dauer zu betrachten. Es ist viel richtiger, darin eine beschleunigte Umwandlung der freien Marktwirtschaft in die wehrhafte Wirtschaft zu sehen. Dann wird man in den gegenwärtigen Maßnahmen auch nichts Improvisiertes sehen, sondern Maßnahmen einer bleibenden Rationalisierung im Sinne der wehrhaften Wirtschaft.

Die Organisation, die jetzt zur Bedarfslenkung geschaffen worden ist, wird uns die bleibenden Grundlagen für die richtige Abstimmung einer deutschen wehrhaften Wirtschaft liefern. Es ist ja bekannt, daß die Kriegswirtschaft, die — von der Verseuchung mit nichtarischen Schiebern abgesehen — wehrwirtschaftlich sehr aufschlußreich hätte sein können, von der Wissenschaft verhältnismäßig stiefmütterlich behandelt und kaum richtig ausgewertet worden war; verständlich in einer Zeit, die eben als Ideal die freie Wirtschaft erwählt hatte und kein anderes Ziel sah als die möglichst rasche Rückkehr zu ihr.

Durch die Schaffung des Reichsverteidigungsrates und die Ernennung von Gauleitern zu

Reichsverteidigungskommissaren ist einerseits die Organisation der Partei in den Dienst der neuen Aufgabe gestellt worden.

Andererseits hat der Reichswirtschaftsminister als Generalbevollmächtigter für die Wirtschaft bei den oberen Verwaltungsbehörden, also bei den Oberpräsidenten bzw. Regierungspräsidenten, aus den dort vorhandenen wehrwirtschaftlichen Abteilungen sogenannte Bezirkswirtschaftsämter errichtet, deren Zuständigkeit sich, von Ausnahmen abgesehen, mit den Wehrkreisen deckt.

Den Behörden, den Organisationen der wirtschaftlichen Eigenverwaltung und den sonstigen Stellen, die zum Zuständigkeitsbereich des Generalbevollmächtigten für die Wirtschaft gehören, können über die Bezirkswirtschaftsämter Weisungen erteilt werden. Sie arbeiten aufs engste zusammen mit den zuständigen Wehrmachtsbehörden.

Der Reichswirtschaftsminister ist ferner ermächtigt worden, bei den Industrie- und Handelskammern Reichskommissare einzusetzen, deren Befugnisse er bestimmt; auch sie unterstehen den Bezirkswirtschaftsämtern. Da der Reichswirtschaftsminister ferner den Kammern staatliche Aufgaben übertragen kann, ist die Organisation der gewerblichen Wirtschaft weitgehend in den Dienst der wehrpolitischen Bedarfslenkung gestellt. (Vgl. die Richtlinien im Reichsanzeiger vom 18. September 1939.)

Bei den obersten Landesbehörden, in Preußen bei den Oberpräsidenten, werden ferner Landes- (oder Provinzial-) Ernährungsämter errichtet, deren Zuständigkeit, Aufgaben und Befugnisse der Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft bestimmt. Die zuständigen Dienststellen und Gliederungen des Reichsnährstandes werden den Landesernährungsämtern unterstellt. Für die bei den unteren Verwaltungsbehörden gebildeten Ernährungsämter gilt das entsprechende. Es untersteht also der Reichsnährstand in seiner Gesamtheit organisatorisch dem Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft.

In den Landkreisen werden bei den Landratsämtern, in den Städten bei den Oberbürgermeistern entsprechende Ernährungs- und Wirtschaftsämter errichtet.

Neben den Bezirkswirtschaftsämtern werden noch besondere Holz- und Forstwirtschaftsämter errichtet, deren Aufgaben und Befugnisse der Reichsforstmeister regelt. Die örtliche Zuständigkeit deckt sich mit jener der Bezirkswirtschaftsämter. Als übergeordnete Dienststelle für diese Forst- und Holzwirtschaftsämter ist inzwischen die Reichsstelle für Holz, eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, als Durchführungsorgan des Reichsforstmeisters geschaffen worden. Die bisherige Reichsstelle für Holz und die Marktvereinigung der deutschen Holz- und Forstwirtschaft ist in der Reichsstelle aufgegangen.

Diese beiden neuen Organisationen, die Reichsverteidigungskommissare und die Bezirkswirtschaftsämter, geben den äußeren Rahmen für die notwendige Umstellung auf eine planvolle Deckung des Bedarfs unter Voranstellung der vordringlichen Aufgaben der Landesverteidigung. Es sind außerdem die Reichsbeauftragten, die für wichtige Rohstoffe bereits vorher eingesetzt worden waren, nunmehr mit besonderen Befugnissen, insbesondere mit der zur Beschlagnahme von Rohstoffen und sonstigen Vorräten, ausgestattet worden, um die Sicherheit der Versorgung gewährleisten zu können.

Alle weiteren Aufgaben werden in Anlehnung an diese hier skizzierten Organisationen durchgeführt. Dafür noch zwei Beispiele: Der Generalbevollmächtigte für die Wirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Generalbevollmächtigten für die Reichsverwaltung und dem Oberkommando der Wehrmacht eine Reichsstelle für die Elektrizitätswirtschaft mit dem Sitz in Berlin errichtet, um die Elektrizitätsversorgung entsprechend der Wehrwichtigkeit sicherzustellen. Die Reichsstelle kann also die Abgabe elektrischer Energie nach dem Grad der Dringlichkeit regeln oder Verbraucher vom Strombezug dauernd oder vorübergehend ausschließen, oder die Stromabgabe beschränken. Sie hat weiter alle Maßnahmen zu treffen, um die Aufrechterhaltung der Energieversorgung der wichtigen Verbraucher sicherzustellen.

Wiederum sind es die Bezirkswirtschaftsämter, die im Auftrage der Reichsstelle für Elektrizitätsversorgung deren Befugnisse ausüben.

Um die notwendigen Transporte im Straßenverkehr durchführen zu können, sind vom Reichsverkehrsminister bei den Oberbürgermeistern und Landräten Fahrbereitschaftsleiter eingesetzt worden. Sie dürfen alle Straßenverkehrsmittel auf Grund ihrer gesetzlichen Befugnisse in Anspruch nehmen, um trotz der Verknappung der Nahtransportmittel eine reibungslose Abwicklung aller Nahverkehrsbedürfnisse sicherzustellen.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die wehrhafte Wirtschaft das Arbeitsfeld der Technik noch erheblich vergrößern wird. Der Techniker wird sich auch diesen Aufgaben gewachsen zeigen.

Fortschritte und neue Wege

Von Dr. W. Flemming

In seiner großen Rede am 9. September hat Hermann Göring einen erneuten Appell an die deutschen Erfinder gerichtet und darauf hingewiesen, daß in den Kriegsjahren 1914—1918 eine Fülle von wertvollen Erfindungen verwirklicht werden konnte.

Wie sich alle Kräfte des Volkes ausrichten auf die vordringlichen Aufgaben der Verteidigung des deutschen Volkes, so wird selbstverständlich auch von den Erfindern erwartet, daß sie heute nicht etwa der Befriedigung irgendwelcher Luxusbedürfnisse ihre schöpferische Kraft zuwenden, sondern sich ebenfalls einstellen auf das, was unmittelbar dem Lebenskampf des deutschen Volkes dient.

Unsere Erfinder arbeiten vorwiegend in der Industrie. Sie stehen also dort bereits an der Front, seitdem wir um die deutsche Wehr- und Wirtschaftsfreiheit ringen, und sie haben dort bereits ganz große Erfolge zu verzeichnen. Dort sind ihnen auch fernerhin viele Wege für ihre erfinderische Arbeit vorgezeichnet. Vielfach handelt es sich darum, die Leistungsfähigkeit bestehender Verfahren oder Anlagen zu verbessern, was meistens zugleich auch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bedeutet.

Auf all den zahllosen Gebieten, auf denen wir bereits die deutsche Wissenschaft und Technik zur Brechung der Rohstoffmonopole des Auslandes aufgeboten haben, wissen wohl alle, worum es geht, und die ganze Betriebsgemeinschaft steht heute bereit, um den schöpferischen Ideen des Erfinders zur Verwirklichung zu verhelfen.

In dieser Beziehung dürfen wir also durchaus optimistisch sein und volles Zutrauen sowohl zu den Ingenieuren als auch zur deutschen Wirtschaft haben.

Neben den Fortschritten und Verbesserungen bereits vorhandener Verfahren und Konstruktionen beschäftigt sich der erfinderische Geist aber auch mit völlig neuen Wegen. Hier erscheint es notwendig, daß alle Stellen des Staates und der Partei, aber auch der Wirtschaft sich mit Nachdruck dafür einsetzen, daß vor allem die erfinderischen Ideen, die neue Wege beschreiten, eine besondere Förderung finden. Gerade völlig neue Konstruktionen oder Verfahren sind nämlich geeignet, überraschend große, raumgreifende Erfolge zu bringen. Für die Verbesserung vorhandener Verfahren kann von der Industrie eine große Zahl von erfinderischen Kräften planmäßig angesetzt werden. Hier ist die Problemstellung gegeben, und damit ist ein Teil der schöpferischen Leistung

vorweggenommen. Bei den Pioniererfindungen, die völlig neue Wege beschreiten, bleibt die richtige Problemstellung und die Vorstellung von den Lösungsmöglichkeiten die erste und oft schwierigste schöpferische Leistung. Hier wird es immer wieder nur der einzelne sein, der den neuen Weg sieht, daran glaubt und dafür arbeitet. Da wir heute aber auf allen Gebieten bereits mit ausgeklügelten Kombinationen von Elementen der Mechanik, Elektrotechnik usw. arbeiten, wird der Erfinder, der wirklich grundsätzlich Neues bringt, nur selten noch in der Lage sein, das, was er erdachte, allein zu verwirklichen. Das gilt erst recht unter den heutigen Verhältnissen, wo es für das deutsche Volk lebenswichtig ist, daß gerade raumgreifende technische Neuerungen so rasch als irgend möglich verwirklicht werden.

In der Einleitung zum neuen Patentgesetz vom Jahre 1936 wurde bereits ausgesprochen, daß der nationalsozialistische Staat es zu seinen vornehmsten Aufgaben rechnet, mit allen Mitteln die Entfaltung der schöpferischen Persönlichkeit zu fördern. Am sinnfälligsten kam diese Einstellung im Gesetz selbst durch den Übergang vom Anmelder- zum Erfinderprinzip zum Ausdruck. Die Förderung der Erfinderpersönlichkeit gilt in erhöhtem Maße für die Partei und insbesondere für die Ämter für Technik der NSDAP. und die Abteilung für Technische Wissenschaften der DAF., die durchweg, so auch in unseren Gauen, in Personalunion mit dem Amt für Technik geführt wird. Ihr Augenmerk gilt in erster Linie den wehrwirtschaftlichen und den Pioniererfindungen. Die vielen Erfindungsgedanken, die lediglich erhöhter Bequemlichkeit dienen, müssen völlig in den Hintergrund treten.

Schöpferische Gedanken sprengen jedes Schema, und so darf man nicht damit rechnen, daß der Betrieb, dem der Erfinder in irgendeiner Form doch angehören wird, nun gerade zuständig oder in der Lage ist, diese Gedanken zu verwirklichen. Hier bestehende Schwierigkeiten zu überwinden und dem angestellten Erfinder unter Umständen auch außerhalb seines Betriebes zur Verwirklichung des Erfindungsgedankens zu verhelfen, ist heute die vordringliche Aufgabe. Die Richtlinien dafür sind vorgezeichnet durch die Bestrebungen zur Schaffung eines Gesetzes über die Erfindungen von Gefolgsmännern. Dabei soll der Begriff der Betriebserfindung ausgeschaltet werden, weil eben nicht ein Betrieb erfinden kann, sondern immer

nur eine Persönlichkeit. Der Grundgedanke des Gesetzes ist, daß der Erfinder dem Betrieb, dem er angehört, seine Erfindung melden muß, daß dieser sich zu entscheiden hat, ob er die Erfindung verwerten will oder nicht. Falls der Betrieb die Erfindung übernimmt, hat der Erfinder ein Recht auf Vergütung, der Betrieb die Verpflichtung, das Patent anzumelden. Im Falle der Nichtverwertung durch den Betrieb hat der Erfinder den Anspruch auf Rückübertragung. Verzichtet

der Betrieb auf die Übernahme der Erfindung, so kann der Erfinder sein Gedankengut frei verwerten.

Zweifellos wird eine solche Regelung viel dazu beitragen, die erfinderische Tätigkeit anzuspornen. Es liegt deshalb im Interesse des Volksganzen, nach dem Grundgedanken dieses Entwurfes schon jetzt zu verfahren.

Die Ämter für Technik werden sich in diesem Sinne für angestellte Erfinder einsetzen.

Die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes¹⁾

Von Ministerialdirektor Dr.-Ing. Gährs, Berlin

I. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt

Mit Recht kann die Binnenschifffahrt wohl als das älteste Verkehrsmittel angesprochen werden. Denn lange bevor Straßen gebaut wurden, hat sich der Mensch der natürlichen Wasserläufe für die Beförderung von Gütern bedient. Der Verkehr auf den Wasserstraßen gestaltete sich allmählich so lohnend, daß man schon im 8. Jahrhundert daran ging, die Schifffahrt mit Flußzöllen zu belegen, die der Verkehrsentwicklung nicht gerade förderlich waren. Als weiteres Verkehrshindernis kam das Stapelrecht hinzu, das an eine ganze Reihe von Städten verliehen wurde und die ankommenden Schiffe zwang, an den bevorrechtigten Plätzen ihre Ladung zu löschen und mehrere Tage zum Verkauf zu stellen. In gleicher Weise verkehrshemmend wirkte sich auch das Umladerecht aus, das den Schiffern das Ausladen der Güter in den mit dem Umladerecht belehnen Städten zur Pflicht machte und die Weiterbeförderung der Waren den ortsansässigen Schiffern auf einheimischen Schiffen vorbehielt. Daß trotz dieser großen Schwierigkeiten die Schifffahrt nicht zum Erliegen kam, sondern weiter aufblühte, spricht für den zähen Behauptungswillen dieses Verkehrszweiges. Die immer mehr zunehmende Erkenntnis von der Bedeutung der Binnenschifffahrt führte dazu, den Wasserstraßenverkehr einmal durch Verbesserung der Wasserläufe und Schaffung neuer Wasserwege weiter zu heben und zum anderen von den lästigen Fesseln zu befreien, unter denen die Binnenschifffahrt zu leiden hatte. Einen wichtigen Schritt zur Erreichung dieses Zieles bedeuteten die auf dem Wiener Kongreß im Jahre 1815 gefaßten Beschlüsse, die die Regelung der schiffahrtsrechtlichen Verhältnisse auf den Wasserläufen, die auch andere Staaten durchfließen, zum Gegenstand hatten. Als Grundsatz wurde die Freiheit der Schifffahrt aufgestellt. Alle Stapel- und Umladerechte sollten, soweit sie nicht für die Schifffahrt nützlich und notwendig waren, fortfallen. Die Flußzölle sollten ermäßigt, unter keinen Umständen aber erhöht werden. Der Erfolg der Beschlüsse war, daß im Laufe der Jahre die Flußzölle tatsächlich immer mehr herabgesetzt wurden und im Jahre 1870 gänzlich in Wegfall kamen.

Die überragende Stellung der Binnenschifffahrt im Verkehrsleben Deutschlands hielt an, bis die Eisenbahn eingeführt wurde. Solange die Eisenbahn nur kurze Strecken umfaßte, diente sie vielfach als Zubringer zu den Schifffahrtsstraßen. Das Bild änderte sich jedoch, als nach und nach ein geschlossenes Eisenbahnnetz geschaffen und Eisenbahnen auch längs der Ströme angelegt wurden. Die Einbußen, die die Schifffahrt er-

litt, wurden in dem gleichen Maße größer, wie die Zahl der Eisenbahnlinien zunahm. Die Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit der Eisenbahn waren die Ursache dafür, daß die hochwertigen Güter der Schifffahrt verloren gingen. Demgegenüber wanderten die Massengüter in viel geringerem Maße auf die Eisenbahnen ab. Diesen Erfolg hatte die Schifffahrt ihren auf die Verbilligung des Betriebs gerichteten Bestrebungen zu verdanken, die seit 1841 auch darauf abgestellt waren, zum Schleppen der Kähne die Dampfkraft zu verwenden. Besonders auf den großen Strömen wirkte sich die dadurch ermöglichte Indienststellung größerer Kähne dahin aus, daß der Wettbewerb mit der Eisenbahn noch möglich war. Dagegen nahm der Verkehr auf den Wasserläufen, die nur für Schiffe von geringer Tragfähigkeit befahrbar waren, immer mehr ab.

Der Niedergang der Binnenschifffahrt, die ihre Rolle als Hauptverkehrsträger schon längst der Eisenbahn hatte überlassen müssen, setzte sich unaufhaltsam fort, und es war zu befürchten, daß das viele Jahrhunderte alte Verkehrsunternehmen bald nicht mehr die Fähigkeit haben würde, verkehrswirtschaftliche Aufgaben größeren Umfangs zu erfüllen.

Aber schon in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erkannten einsichtige Männer im westlichen Industriegebiet unter Führung von Friedrich Harkort, daß die deutsche Wirtschaft auf die Dauer gegenüber dem Auslande nicht wettbewerbsfähig bleiben könnte, wenn sie sich nicht billiger Wasserwege bedienen könnte. Das führte im Jahre 1869 zur Gründung des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt, der sich für den Ausbau vorhandener und den Bau neuer Wasserstraßen einsetzte. Sein erster Erfolg war die Genehmigung der Denkschrift vom Jahre 1877 über die im preußischen Staat vorhandenen Wasserstraßen, deren Verbesserung und Vermehrung. Das Ziel der Arbeiten war, neben den Eisenbahnen ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz zu schaffen, das zur Befriedigung der Bedürfnisse der Wirtschaft auf die Dauer nicht entbehrt werden konnte. Schon wenige Jahre nach Beginn der Bauarbeiten, die sich zunächst in erster Linie auf den Ausbau der großen Ströme erstreckten, machten sich die günstigen Auswirkungen für die Binnenschifffahrt bemerkbar. Diese hatte allerdings in der Zwischenzeit die Vervollkommnung ihrer Betriebsmittel, die Steigerung der Leistungsfähigkeit von Schlepper und Kahn, die Verbesserung der Umschlags- und Hafenbetriebsanlagen sowie die Herabsetzung der Betriebskosten sich mit Erfolg angelegen sein lassen und sich damit die Möglichkeit geschaffen, den Tiefstand zu überwinden und allmählich wieder zur

¹⁾ Vortrag, gehalten im „Haus der Technik“, Essen, am 23. 1. 1939. Die Abbildungen wurden vom Verfasser zur Verfügung gestellt.

Geltung zu kommen. Der Aufstieg war um so leichter möglich, als sich den großen Stromverbesserungen bald auch die Erweiterung bestehender Kanäle und die Anlage von neuen künstlichen Wasserstraßen zugesellten. So gelang es der Binnenschifffahrt noch vor dem Weltkrieg, ihren Anteil an dem gesamten binnenländischen Verkehr der Menge nach wieder auf rund 20% zu steigern, während die übrigen 80% der Reichsbahn verblieben. Auch nach dem Kriege hat es die Schifffahrt verstanden, sich diesen Anteil am gesamten Verkehr zu erhalten. So betrug im Jahre 1925 die von der Binnenschifffahrt beförderten Gewichtstonnen anteilmäßig 17,4%, die sich bis 1933 auf 21% und bis zum Jahre 1937 auf 21,6% erhöhten. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die deutsche Wirtschaft zeigt sich vielleicht noch deutlicher, wenn man ihren Anteil an den Transportmengen der verschiedenen Massengüter betrachtet. Dieser betrug in den letzten Jahren

- rund 20 v. H. aller Eisen- und Stahltransporte;
- rund 30 v. H. aller Kohlentransporte, ferner aller Erden-, Kies- und Sandtransporte;
- rund 40 v. H. aller Getreide-, Mehl-, Salz-, Papierholz- und Petroleumtransporte;
- rund 67 v. H. aller Eisenerztransporte;
- rund 73 v. H. der gesamten Transporte an Schwefelkiesen und von Abbränden.

Die Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, gerechnet nach Tonnenkilometern, haben im Verhältnis zu den entsprechenden Leistungen der Eisenbahn einen noch höheren Hundertsatz ergeben. Sie beliefen sich im Jahre 1937 anteilmäßig auf 26,6%. Dies kommt daher, daß die Entfernungen, auf denen die Schifffahrt ihre Güter befördert, im allgemeinen größer sind als die auf der Eisenbahn zurückgelegten Strecken. So hat im Jahre 1937 der durchschnittliche Beförderungsweg auf der Eisenbahn 159 km gegenüber 218 km auf den Binnenwasserstraßen betragen. Insgesamt hat die Binnenschifffahrt im Jahre 1937 133,1 Mio t, gegenüber 482,2 Mio t der Reichsbahn zu befördern gehabt, während die entsprechenden tonnenkilometrischen Leistungen 29 Mia bei der Binnenschifffahrt, und 79,5 Mia auf dem Schienenwege betragen haben. Von den auf den Binnenwasserstraßen beförderten Gütermengen von 133,1 Mio t entfielen auf

das Rheingebiet	75,8 Mio t oder	56,9%
das Ems-Weser-Gebiet		
mit den westdeutschen Kanälen	28,2	21,2
das Elbegebiet	11,5	8,7
die Märkischen Wasserstraßen	7,5	5,6
das Odergebiet	6,9	5,2
die Donau	1,7	1,3
und die Wasserstraßen in Ostpreußen	1,5	1,1



Aus diesen Zahlen geht die überragende verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Rheins deutlich hervor, die ihre Erklärung einerseits in der großen Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit dieser größten natürlichen Wasserstraße Deutschlands und andererseits in dem starken Verkehrsbedürfnis der durch sie erschlossenen reichen Wirtschaftsgebiete findet. Wenn nun die Frage gestellt wird, ob die Arten der von der Binnenschifffahrt und der Eisenbahn beförderten Güter stark voneinander abweichen, so ergibt eine nähere Untersuchung, daß dies nicht der Fall ist. Legt man dem Vergleich die Verhältnisse des Jahres 1933 zugrunde, die mit geringen Abweichungen auch für andere Jahre gelten, so erkennt man, daß bei beiden Verkehrsunternehmen die Kohle Hauptverkehrsgut und in fast gleichem Verhältnis an dem Gesamtaufkommen beteiligt ist. Der Anteil hat in dem Vergleichsjahre bei der Binnenschifffahrt 41,2% betragen, während er sich bei der Eisenbahn auf 42,6% gestellt hat. Von den übrigen Gütern ist die Eisenbahn etwas mehr in Anspruch genommen worden bei Rüben, Gemüse, Kartoffeln, Düngemitteln, Steinen, Erden, Zement, Eisen, Stahl und Metallen, während der verhältnismäßige Anteil der Binnenschifffahrt größer gewesen ist bei Getreide und Mühlenerzeugnissen sowie bei Erzen, also bei Gütern, die für den Verkehr in den Seehäfen von großer Bedeutung sind. Im übrigen hat die Erfahrung gezeigt, daß die Wasserstraße besonders von solchen Gütern bevorzugt wird, bei denen es weniger auf eine schnelle Beförderung als auf möglichst große Frachtersparnis ankommt. Diese Güter sind jedoch vielfach derart geringwertig, daß ihr Absatz nur bei so niedrigen Beförderungssätzen möglich ist, wie sie allein die Binnenschifffahrt gewähren kann. Damit erweist sich die Binnenschifffahrt als einziges Verkehrsmittel dazu befähigt, viele Rohstoffe, die wegen ihrer ungünstig gelegenen Gewinnungslätten von einer Verwertung ausgeschlossen sein würden, die Verkehrsferne überwinden und in einer für die Volkswirtschaft vorteilhaften Weise zur Verarbeitung kommen zu lassen.

Eine ganz besondere Aufgabe hat die Binnenschifffahrt in bezug auf die Ausfuhr zu erfüllen. Von allen

Gütern, die im Jahre 1937 aus Deutschland nach dem Auslande ausgeführt wurden, sind 61,4% auf dem Wasserwege und nur 39,6% von der Eisenbahn befördert worden. Dieser überaus große Anteil der Binnenschifffahrt ist darauf zurückzuführen, daß gewaltige Mengen von Massengütern wie Kohle, Eisen und Düngemittel zu dem ständigen Verkehrsgut des nach den holländischen und belgischen Häfen führenden Rheinstroms gehören. Sieht man von der Ausfuhr über den Rhein ab, und betrachtet man den Versand nach den deutschen Seehäfen, so ist hieran die Binnenschifffahrt nach den Aufzeichnungen des Jahres 1937



Schleuse am Klodnitzkanal

mit 32,2% und die Eisenbahn mit 67,8% beteiligt. Aus diesen Zahlen, die zeigen, daß die Wasserstraßen mit mehr als der Hälfte an der gesamten Ausfuhr und mit etwa einem Drittel an dem Versand nach den deutschen Seehäfen teilhaben, erhellt einmal die Wichtigkeit der Pflege des Ausfuhrgeschäfts durch die Binnenschifffahrt und zum anderen die Notwendigkeit, den Ausbau der Wasserstraßen besonders auf die Bedürfnisse der Ausfuhr abzustellen.

Angesichts der großen Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, deren Betrieb viel weniger den Einwirkungen aus dem Walten der Natur unterworfen ist als die Binnenschifffahrt, die gegenüber Erscheinungen wie Nebel, Eis, Hoch- und Niedrigwasser oft machtlos ist, entsteht die Frage, wie sich der Verkehr auf der Wasserstraße neben dem auf der Eisenbahn so erfolgreich hat behaupten können. Hierfür ist hauptsächlich der geringere Kostenaufwand entscheidend, den die Benutzung der Wasserstraße erfordert. Zwei Gründe sind für die Billigkeit des Wasserweges maßgebend. Einmal bleiben die Baukosten des zur Aufnahme der Ladung erforderlichen Schiffsraumes erheblich hinter denen des Wagenraumes zurück, der zur Unterbrin-

gung derselben Verkehrsmenge benötigt wird. Zum anderen erfordert die Fortbewegung des schwimmenden Laderaumes viel weniger Kraft je Tonne Nutzlast als die des rollenden Eisenbahnwagens. Dazu kommt als weiterer Vorteil der Wasserstraße, daß sich der Umladeverkehr in den Seehäfen viel wirtschaftlicher durch den unmittelbaren Umschlag von Schiff zu Schiff vollzieht als durch den Umschlag von der Eisenbahn zum Schiff und umgekehrt. Schließlich gibt es auch viele Massengüter, bei denen eine rasche Beförderung gar nicht erwünscht ist und die Verlängerung der Reisedauer sogar einen Vorteil bedeutet, besonders dann, wenn die Empfänger Wert darauf legen, die Schiffsgefäße möglichst lange als Lagerraum zur Verfügung zu haben.

Aus allen diesen Gründen ist es erklärlich, daß die Binnenschifffahrt in der Verkehrswirtschaft eine Rolle spielt, die in der gleichen Weise von keinem anderen Verkehrsmittel übernommen werden kann und dafür bürgt, daß auch weiterhin der Wasserstraßenverkehr den ihm gebührenden Platz im wirtschaftlichen Geschehen behalten wird.

Die deutsche Binnenflotte besteht zur Zeit aus rund 18 000 Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 6,4 Millionen t und einer Maschinenstärke von 832 000 PS. Unter diesen Fahrzeugen befinden sich 12 488 Schleppkähne mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 5,8 Millionen t und ferner 2315 Schlepper mit einer Maschinenstärke von 519 000 PS. Alle übrigen Schiffe sind mit eigener Triebkraft ausgestattete Güterboote. Die Tragfähigkeit der Schleppkähne richtet sich nach der Befahrbarkeit der einzelnen Wasserstraßen und schwankt zwischen 20 t und 4000 t. Dabei kommen Schiffe von mehr als 1500 t Tragfähigkeit nur für den Verkehr auf dem Rhein in Betracht.

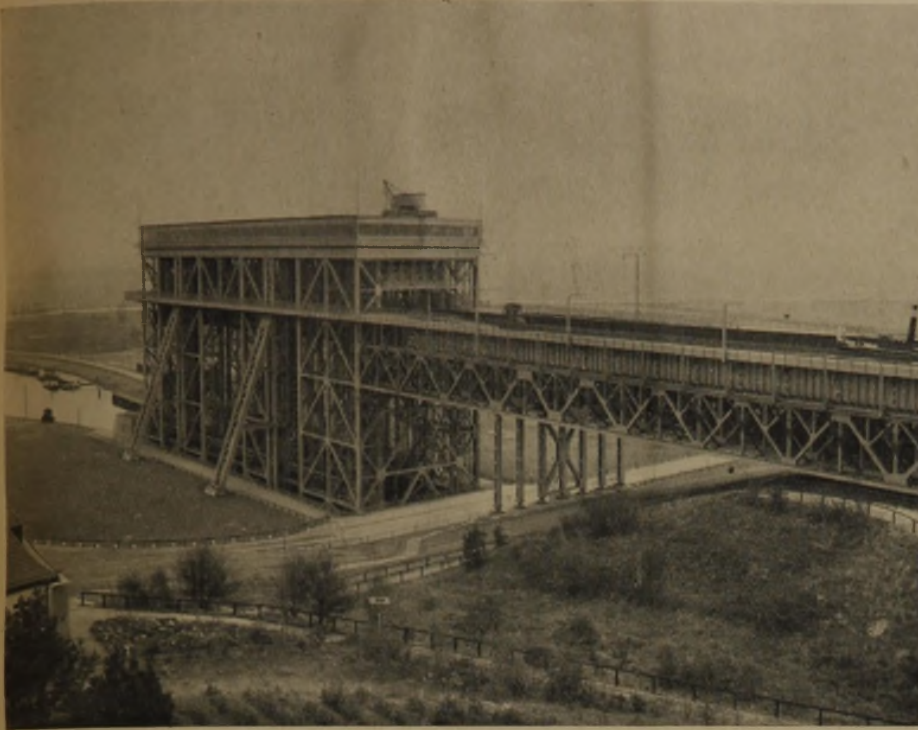
An der Bewirtschaftung der 18 000 Fahrzeuge der Binnenflotte sind insgesamt 11 000 Unternehmungen beteiligt, von denen nur 1700 über zwei oder mehr Schiffe verfügen. Die übrigen 9300 Unternehmer sind Einzelschiffer. Der Kleinschiffahrt, zu der Eigentümer von höchstens drei Schiffen rechnen, steht ein Kahnraum von über 3,8 Millionen t, also weit mehr als die Hälfte aller deutschen Binnenschiffe ohne eigene Triebkraft, zur Verfügung. Die Mehrzahl der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft gehört den Reedereien, d. h. den Unternehmungen mit vier oder mehr Schiffen.

Daß die Binnenschifffahrt, die sich zum zweiten Hauptverkehrsträger emporgearbeitet hat, nur dann ihre Aufgaben voll erfüllen kann, wenn auch die Wasserstraßen in der Lage sind, den gestellten Anforderungen zu genügen, liegt auf der Hand.

II. Der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes

Ausgehend von der Erkenntnis, daß die natürlichen Wasserläufe das Rückgrat des Wasserstraßenverkehrs bilden, gilt als erstes Gebot, den Ausbau der natürlichen Wasserstraßen so vorzunehmen, daß auf ihnen bis weit in das Hinterland hinein die Schifffahrt jederzeit, abgesehen von Hochwasser- und Eiszeiten, mit neuzeitlichen Fahrzeugen betrieben werden kann. Da an den Mündungen der Ströme die Seehäfen liegen, werden dadurch gleichzeitig die Seehafenbelange gefördert, so daß die Wasserstraßenbaupolitik sich in diesem Falle mit der Seehafenpolitik deckt.

An zweiter Stelle ist es geboten, die einzelnen Stromgebiete durch künstliche Wasserstraßen miteinander zu verbinden und so ein geschlossenes Netz zu schaffen, durch das alle größeren Wirtschaftsgebiete, die als Erzeuger- und Verbraucherbezirke für den Verkehr von Bedeutung sind, miteinander verbunden werden. Beispiele: Die in früherer Zeit von den preußischen Königen durchgeführten Kanalbauten zwi-



schen Elbe und Havel sowie zwischen Spree und Oder, ferner aus der neuesten Zeit der Bau des Mittellandkanals und die Rhein-Main-Donau-Verbindung.

In dritter Linie ist aus wirtschaftlichen und staatspolitischen Gründen der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, industriell wichtige Grenzgebiete an das Wasserstraßennetz anzuschließen, um ihnen damit die Vorteile der Wasserstraße zu verschaffen und sie fester an das Reichsgebiet zu ketten. Beispiel: Der in Oberschlesien in Bau begriffene Adolf-Hitler-Kanal.

Unter Zugrundelegung der genannten drei Forderungen ist der Ausbauplan festgelegt worden, der im Juni 1934 mit dem Reichsminister der Finanzen ver-

einbart wurde und unter Berücksichtigung der seitdem vorgenommenen Erweiterungen die nachstehenden Bauvorhaben in der Reihenfolge von Osten nach Westen umfaßt.

1. Fertigstellung des Masurischen Kanals, der als künstliche Wasserstraße von 50 km Länge eine Verbindung der Masurischen Seen mit dem Pregel und weiter mit dem Seehafen Königsberg herstellt. Die Vollendung des Kanals ist für 1940 vorgesehen.
2. Bau des Adolf-Hitler-Kanals von Coselhafen nach Gleiwitz, der das oberschlesische Industriegebiet unmittelbar an die Oderwasser-



Schiffshebewerk Niederfinow
Blick in den Trog



Mole an der Mündung des Abstiegskanals Rothensee in die Elbe

straße anschließt. Mit seiner Fertigstellung ist im Jahre 1940 zu rechnen.

3. Ausbau der Oder auf der Strecke von der Schleuse Ransern unterhalb Breslau bis Küstrin durch Regulierung in Verbindung mit der Errichtung der Staubecken Turawa an der Malapane, Stauwerder an der Klodnitz und Berghof an der Weistritz. Die Sammelbecken haben in Niedrigwasserzeiten Zuschußwasser an die Oder abzugeben und gleichzeitig dem Hochwasserschutz zu dienen.
4. Umbau der Berliner Wasserstraßen (Spree, Teltowkanal, Spandauer Schifffahrtskanal) für den Verkehr von 1000-t-Schiffen und Ausbau des Landwehrkanals für das 550-t-Schiff.

Die Arbeiten sind einmal durch die Neugestaltung der Reichshauptstadt und zum anderen durch die



Regulierung der Elbe. Abschwächung einer starken Krümmung

Hindenburgschleuse im Mittellandkanal. Östliche Kammer geleert



Einführung des Mittellandkanals in die Berliner Häfen bedingt.

5. Die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe von der Reichsgrenze bis zur Seevemündung bei Hamburg. Hierzu gehört die Errichtung einer aus Wehr und Schleuse bestehenden Stauanlage in der Elbe unterhalb Magdeburg, die der Schifffahrt die Ueberwindung einer Felsenstrecke ermöglichen soll.

In der oberen Saale wird bei Hohenwarte eine Talsperre gebaut, die zusammen mit der bereits fertiggestellten Bleilochtalsperre die Wasserführung der Elbe bei Niedrigwasser verstärken soll.

6. Vollendung des Mittellandkanals, der eine Querverbindung von Rhein,

Ems, Weser und Elbe darstellt.

Nachdem der Kanal bis zur Elbe fertiggestellt und das Schiffshebewerk Rothensee dem Verkehr übergeben ist, können die von Westen kommenden Schiffe ihren Weg nach Berlin und zur Oder fortsetzen. Sie müssen allerdings, nachdem sie bei Rothensee zur Elbe abgestiegen sind, noch 12 km elbabwärts fahren, um dann durch die Schleuse Niegripp in den Elbe-Havel-Kanal und weiter zur Havel zu gelangen. Nach seiner Vollendung wird der Mittellandkanal die Elbe auf einer 900 m langen Brücke kreuzen und durch das Doppelhebewerk bei Hohenwarte mit dem Elbe-Havel-Kanal verbunden sein. Die Arbeiten an der Kanalbrücke und am Doppelhebewerk sind in vollem Gange und werden voraus-

sichtlich bis 1942 beendet werden können.

7. Bau des Stichkanals Bleckenstedt — Hal-
lendorf, der dem Anschluß
der Reichswerke AG. Hermann
Göring an den Mittellandkanal
dient.

Die Arbeiten an dem 18 km
langen Stichkanal sollen 1939
vollendet werden.

8. Vollendung des Südflü-
gels des Mittelland-
kanals.

Er umfaßt den Elster-Saale-
Kanal von Leipzig bis Kreypau
und ferner die für das 1000-
t-Schiff zu kanalisierende Saale
von Merseburg bis zur Mün-
dung in die Elbe. Die Fertig-
stellung der Arbeiten wird bis
zum Jahre 1942 angestrebt.

9. Kanalisierung der Mit-
telweser von Minden bis



Schleppzugschleuse in der Weser bei Hameln



Weserwehr Dörverden

Bremen für das 1000-t-Schiff.

Hierdurch erhält der Seehafen
Bremen eine leistungsfähige
Wasserstraßenverbindung über
den Mittellandkanal nach dem
rheinisch-westfälischen Indus-
triegebiet. Außerdem dient
die Weserkanalisierung zur
Speisung des Mittellandkanals
aus der Weser. Die Beendi-
gung der Bauarbeiten ist für
1942 vorgesehen.

10. Kanalisierung der Wer-
ra von Münden bis
Warfha.

Das Bauvorhaben bedeutet
die Verlängerung der Weser-
schiffahrtsstraße um rund 100
km über Münden hinaus nach
Süden und vermittelt der hes-
sisch-thüringischen Kaliindustrie
den Anschluß an das deutsche
Wasserstraßennetz. Mit der Be-
endigung der Arbeiten ist nicht
vor 1946 zu rechnen.

11. Erweiterung des Dortmund-Ems-
Kanals.

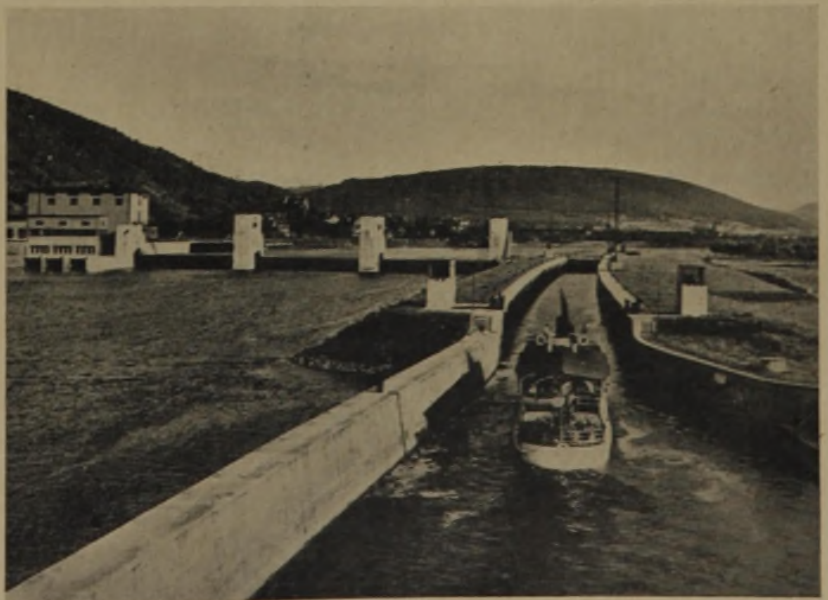
Sie soll den Dortmund-Ems-Kanal für das 1500-t-
Schiff befahrbar machen und auf diese Weise die
Wettbewerbsfähigkeit des östlichen Teiles des
westfälischen Industriegebiets um Dortmund herum
gegenüber den am Rhein gelegenen Zechen und
Hochöfen sichern. Die Arbeiten dienen in gleichem
Maße der Förderung des deutschen Seehafens
Emden.

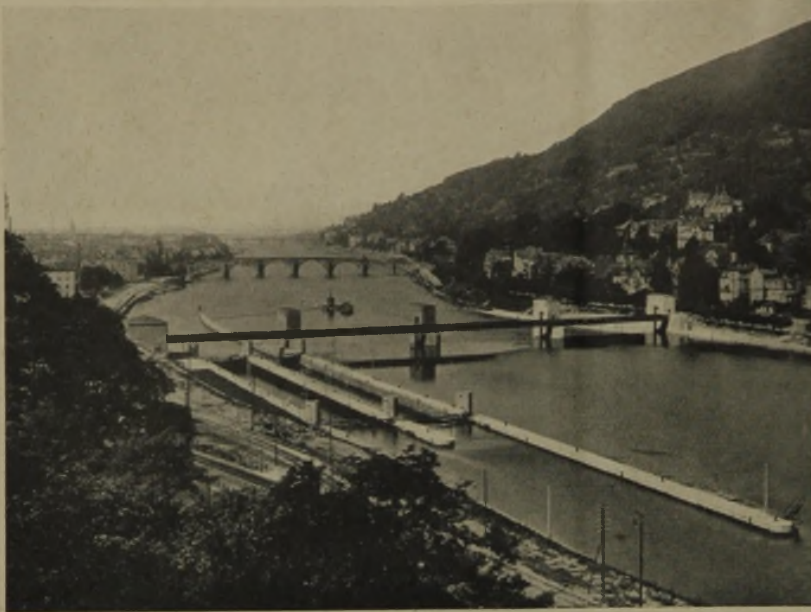
Die Vollendung der Bauarbeiten ist 1943 zu er-
warten.

12. Regulierung des Oberrheins.

Die Arbeiten erstrecken sich auf den Rheinlauf
zwischen Kehl und Basel und werden von der
Schweiz und Deutschland als Gemeinschaftsunter-
nehmen unter deutscher Leitung ausgeführt. An
den Kosten sind die Schweiz mit 60% und Deutsch-
land mit 40% beteiligt.

Stausufe am Main. Kraftwerk, Wehr, Schleuse





13. Kanalisierung des Mains.

Die Arbeiten bilden einen Teil der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und sind auf der Strecke von Aschaffenburg bis Würzburg inzwischen beendet worden. Ihre Fortsetzung bis Bamberg ist im Gange.

14. Bau des Main-Donau-Kanals.

Nach dem Gesetz vom 11. Mai 1938 über die Rhein-Main-Donau-Verbindung und den Ausbau der Donau soll der von Bamberg über Würzburg nach Kehlheim führende Main-Donau-Kanal bis zum Jahre 1945 fertiggestellt werden. Gleichzeitig ist bis zu diesem Zeitpunkt die Donau bis zur Reichsgrenze unterhalb Wien auszubauen.

15. Kanalisierung des Neckars.

Die Arbeiten sind bis Heilbronn vollendet und haben der Schifffahrt bereits gute Dienste geleistet. Sie sollen bis Plochingen weitergeführt werden.

16. Oder-Donau-Kanal.

Durch einen Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Tschecho-Slowakei ist der Bau des Oder-Donau-Kanals beschlossen worden. Sobald die Linienführung, über die eine technische Kommission von Vertretern beider Länder zu entscheiden hat, festliegt, soll mit der Bauausführung begonnen werden.

Über diese im Gange befindlichen Bauten hinaus ist aus den Kreisen der Nächstbeteiligten die Ausführung einer ganzen Reihe weiterer Wasserstraßen vorgeschlagen. Von den Bauplänen, die für eine Weiterverfolgung ernstlich in Betracht kommen, sind folgende zu nennen:

1. der Hansakanal, der bei Bramsche in der Nähe von Osnabrück aus dem Mittellandkanal abzweigen und in nordöstlicher Richtung über die Weser bei Achim hinweg nach der Elbe bei Hamburg führen und seine Fortsetzung bis Lübeck entweder im Zuge des Elbe-Lübeck-Kanals oder in einer ganz neuen Linienführung erhalten soll. Vor- und Entwurfsarbeiten zur Erlangung eines baureifen Entwurfs für einen Kanal, auf dem 1500-t-Schiffe verkehren können, sind zur Zeit im Gange;

2. der Werra-Main-Kanal, der zur Verbindung der Werra mit dem Main bei Bamberg dienl. Kommt er zur Ausführung, so würde er das Schlußstück einer Wasserstraße sein, die in einer Gesamtlänge von 1400 km von der Nordsee über Bremen, die Weser, die Main und die Donau bis zur Reichsgrenze unterhalb Wiens führt. Vor- und Entwurfsarbeiten für die Strecke von Wartha bis Bamberg werden zur Zeit ausgeführt;
3. die Kanalisierung des Hochrheins, die die Rheinstraße von Basel bis zum Bodensee umfaßt. Diese Wasserstraße, die mit verhältnismäßig geringen Mitteln herzustellen ist, kann, da der Rhein Grenzfluß ist, nur mit Zustimmung und unter Kostenbeteiligung der Schweiz ausgeführt werden;
4. die Neckar-Donau-Verbindung, die durch einen über die Rauhe Alb zu führenden Kanal die Neckarwasserstraße an die Donau bei Ulm anschließen soll. Die Ausführung ist mit großen technischen Schwierigkeiten verknüpft, weil die Scheitelhaltung in der Rauhen Alb noch etwa 100 m höher liegt als der höchste Punkt der Rhein-Main-Donau-Verbindung;
5. die Kanalisierung der oberen Donau, die den Ausbau der Donau von Kehlheim bis Ulm bezweckt. Zur Zeit werden durch ein Vorarbeitenamt die Pläne für dieses Bauvorhaben aufgestellt;
6. der Saar-Pfalz-Kanal, der von der Wirtschaft des Saargebiets dringend gefordert wird und aus staatspolitischen Gründen Förderung verdient. Über die weitere Behandlung des Planes kann erst entschieden werden, wenn der allgemeine Entwurf, der zur Zeit bearbeitet wird, vorliegt;
7. der Aachen-Rhein-Kanal, der für die Aachener, Jülicher und München-Gladbacher Industrie von großer Bedeutung ist. Auch dieser Kanal erscheint wirtschaftlich gerechtfertigt und staatspolitisch notwendig, so daß mit seiner Ausführung in absehbarer Zeit wohl zu rechnen sein wird.

Vorstehende Ausführungen sollten zeigen, welche Bedeutung die Binnenschifffahrt für das Verkehrsleben Deutschlands hat, und welche Anstrengungen von der Reichswasserstraßenverwaltung gemacht werden, um der Binnenschifffahrt ein Wasserstraßennetz zur Verfügung zu stellen, wie sie es zur Erfüllung ihrer verkehrswirtschaftlichen Aufgaben nötig hat.

Zur steuerlichen Behandlung der Ordnungsstrafen

Nach der bisherigen Rechtsprechung des Reichsfinanzhofes konnten Ordnungsstrafen, die wegen Übertretung der Wirtschaftsgesetze, z. B. der Preisstopverordnung, verhängt worden waren, als Betriebsausgaben behandelt und bei der Ermittlung des steuerpflichtigen Einkommens abgesetzt werden. Der Reichsfinanzhof hat seine bisherige Rechtsprechung in einem Urteil vom 8. März 1939 (VI 175/39) jedoch aufgegeben und festgestellt, daß solche Strafen vom Gewinn des gewerblichen Unternehmens für die Steuerberechnung in Zukunft nicht mehr abgezogen werden dürfen.

Zur Begründung dieser Entscheidung führt der Reichsfinanzhof u. a. folgendes aus: Die gegenüber früher veränderte Bewertung der Ordnungsstrafen sei auf einen Wandel der Auffassung über solche Strafen zurückzuführen. Wenn ein Gewerbetreibender gegen die Bestrebungen der Regierung verstoße, den Preisstand für die Bedarfsgüter unverändert zu erhalten, so beeinträchtige er dadurch nicht nur die formale Ordnung, sondern auch die Sicherung der Lebensführung des ganzen deutschen Volkes. Die Bestrafung eines solchen Handelns richte sich stets gegen schuldhaftes Willensbetätigen und enthalte auch dann ein sitt-

liches Werturteil, wenn durch die Bestrafung nicht das Verschulden eines einzelnen festgestellt werde, sondern wenn sie sich gegen das Unternehmen als solches richte. Es handele sich nicht etwa darum, den der Volksgemeinschaft oder einzelnen Volksgenossen zugefügten Schaden wiedergutzumachen, sondern um die Sühne zur Abgeltung eines Vergehens. Ordnungsstrafen dieser Art seien daher den gerichtlichen Strafen gleichzustellen, die niemals als abzugsfähig anerkannt worden sind. — Die Verhängung oder Bezahlung solcher Ordnungsstrafen sei ein betriebsfremder Vorgang im Sinne des § 12 des Einkommensteuergesetzes. Hierdurch könne der der Einkommensteuer unterliegende Gewinn des Gewerbebetriebes nicht gemindert werden. Es dürfe den Verwaltungsbehörden auch nicht etwa zugemutet werden, bei ihrer Strafzumessung auf die Frage Rücksicht zu nehmen, ob durch die Bestrafung der Gewinn gemindert werde oder ob die Strafe die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Betriebes beeinträchtige. — Die Zahlung der Strafe durch das Unternehmen bedeute deshalb eine Entnahme durch den oder die Betriebsinhaber zur Abdeckung der Folgen ihrer eigenen Verfehlungen, nicht aber eine Ausgabe zu Betriebszwecken.

Nach Beendigung der Lehre keine Berufsschulpflicht mehr!

Nach Erlaß der Anordnungen über die Verkürzung der Lehrzeit war zweifelhaft geworden, ob mit Ablegung der Lehrabschlussprüfung auch die Berufsschulpflicht endet. Der Reichserziehungsminister hat hierzu inzwischen festgestellt, daß dies der Fall ist. Die Lehr- und Schulzeitverkürzung macht eine Intensivierung der

Arbeit in der Berufsschule notwendig, um ein Absinken des Leistungsstandes zu verhüten. Die Berufsschulen sind angewiesen, Unterricht und Lehrpläne entsprechend einzurichten. Die Berufsschulpflicht hört also auf, sobald der Lehrling die Lehrabschlussprüfung bestanden hat.

Zur Eröffnung der *Wintervorträge*

im Haus der Technik spricht am Mittwoch, dem 1. November 1939, 19 Uhr

General der Artillerie HORST VON METZSCH, BERLIN

über das Thema: „**WEHRPOLITIK UND TECHNIK**“

Anfang November beginnen im Haus der Technik „*Mathematische Lehrgänge*“

Anfragen sind an die Geschäftsstelle des Hauses der Technik zu richten

Bücher und Zeitschriftenschau

Deutschland kämpft für Europa! Wo immer auch der Ingenieur in der Heimat seine Pflicht tut, als NSBDT.-Mitglied steht er zugleich in der Front der geistigen Landesverteidigung. Ein wertvoller Helfer vermag ihm dabei das Buch von Werner Daitz zu sein, dem die folgenden Ausführungen entnommen sind. Das Buch gehört deshalb in die Hand jedes Ingenieurs, der im Betriebe Arbeiter führt und in die Bibliothek jedes Betriebes.

„Das Völkische als Grundprinzip einer Nation erklärt die Kameradschaftlichkeit nach innen und nach außen, erklärt die Respektierung von Ehre, Freiheit, Leistung und Sicherheit des eigenen Volkes, wie für jedes andere. Die völkische Struktur kennt nicht nur Rechte, sondern auch gleich große Pflichten. Deutschland billigt jedem anderen Land dieselben Rechte zu, die es für sich selbst beansprucht. Es wünscht jedem Land dieselbe Freiheit, die es selbst besitzt, und es will einen gerechten Leistungsausgleich, unverfälscht durch Gewalt- oder betrügerische Maßnahmen, wie sie Valutadumping und Warendumping darstellen, d. h. billigerer Verkauf, als ihr Herstellungswert, und verwirft alle finanzkapitalistischen Manöver. Es will für jedes Volk die gleiche Sicherheit in der Neulagerung im Außenhandel, die es selbst beansprucht und wünscht niemand von sich abhängig zu machen.“

„Wenn deshalb Deutschland als nächstes handelspolitisches Ziel die große europäische Aufgabe angreift: die kontinentaleuropäische Großraumwirtschaft zu organisieren, den Warenaustausch zunächst in Kontinentaleuropa durch Deutschlands geographische Lage als Mittler auszuweiten und geschickt zu kombinieren, so will es damit nur den gerechten Leistungsaustausch fördern, das Außenhandelsvolumen zunächst auf dem europäischen Kontinent möglichst ausweiten und eine kameradschaftliche Zusammenarbeit und Ergänzung erzielen, ohne jedoch auch nur eines der am kontinentaleuropäischen Austausch beteiligten Völker abhängig von sich oder anderen zu machen und damit in seiner nationalen Sicherheit zu gefährden.“

„Nur Deutschland, im Herzen Europas gelegen, mit seinem großen und vielfältigen Bedarf, vermag eine neue wirtschaftliche und kulturelle Stärkung des Kontinents herbeizuführen, die Europa wieder den Europäern sichert, und alle Anbau- und Schüfungsmöglichkeiten für den europäischen Bedarf nutzbar macht. Nur auf diese Weise kann eine neue europäische Arbeits- und Kulturgemeinschaft entstehen, beruhend auf der völligen Souveränität aller an ihr beteiligten Völker in politischer, wirtschaftlicher und kultureller Hinsicht. Denn gerade die soldatische Haltung Deutschlands, die Verkündung des Volkstumsgedankens als Fundament der nationalsozialistischen Weltanschauung durch Adolf Hitler, ist die sichere Bürgschaft dafür, daß die Souveränität fremder Völkstümer in jeder Hinsicht für Deutschland unantastbar ist. Deutschland verwirft aus weltanschaulichen Gründen, ebenso wie aus praktischen politischen Erwägungen jede Art Imperialismus, Universalismus und Despotismus.“

„Der noch aus intellektualistischem Gelddenken geborene Geldimperialismus gewisser westlicher Länder, der den Völkern Osteuropas Geld leiht, ohne den Außenhandelsumsatz mit ihnen in gleicher Weise zu erhöhen, und dadurch ihre Souveränität bedroht, ist eine der Spielarten dieser Geisteshaltung.“

„Deshalb ist auch die Industrialisierung kleinerer Agrarländer nicht, wie man vielfach annimmt, ein Hemmnis für die Steigerung des zwischenstaatlichen Güteraustausches. Denn durch die Selbsterzeugung industrieller Massenwaren in diesen Staaten wird ihr Clearing überhaupt erst frei für den Bezug hochwertiger deutscher Industrieerzeugnisse, die auf der eigenen schmäleren Absatzbasis dieser Völker und geringerer technischer Befähigung niemals erzeugt werden können. Bisher wird nämlich das Clearing dieser Agrarstaaten größtenteils verstopft durch den Bezug billigster Massenwaren, die überdies

Deutschland aus den obengeschilderten Gründen nicht „billig“ genug liefern kann und die deshalb von den Ländern des „Reis-Standards“ bezogen werden. Die deutsche Ausfuhr und der Rohstoffbezug kann nur über die Industrialisierung der kleineren Agrarstaaten gehoben werden.“

(Aus: Werner Daitz: „Der Weg zur völkischen Wirtschaft“. Verlag der Deutschen Technik G. m. b. H., München. Leinen 4,50 RM.)

Luffahrt. Eine Einführung in das Gesamtgebiet. Unter Mitwirkung des Reichslufffahrtministeriums, des NS.-Fliegerkorps, der Reichsjugendführung und anderer amtlicher Stellen bearbeitet und herausgegeben vom Reichsinstitut für Berufsausbildung in Handel und Gewerbe (Datsch). 2., verb. u. erw. Auflage (26. bis 45. Taus.). X, 255 S. mit rund 300 Abbildungen, Tafeln und Ueber-sichten. Kart. RM. 3,20. Bestell-Nr. 10 800.

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1939. Das Interesse unserer Jugend, vor allem unserer Jungen, gehört dem Auto und dem Flugzeug. Das Fahrrad, dem unsere ganze Liebe in unserer Jugend gehörte, ist ihnen selbstverständliches und gemeisteretes Verkehrsmittel. Während unsere Väter noch Fahrradstunde nehmen mußten und wir das Autofahren in langen Fahrstunden erlernen müssen, brauchen unsere Jungen sich nur an das Steuer eines Wagens zu setzen, um bald fahren zu können. Die Technik schreitet in Siebenmeilenstiefeln. Was heute neu, ist morgen überholt, und unsere Jugend eilt im gleichen Schritt. Ihre Sehnsucht heißt „Fliegen“. Mit Stolz verfolgen sie die Erfolge unserer Luftwaffe im augenblicklichen Ringen, und gern möchten sie durch die Lüfte dem Feind entgegenfliegen. Aber noch ist es zu früh. Aber vorbereiten dürfen und müssen sich die Jungen. Da hilft das vorliegende Buch ganz ausgezeichnet. Aber nicht nur für die Jugend ist das volkstümliche Buch vom Fliegen und der Fliegerei, auch der Erwachsene findet in ihm alles Wissenswerte über die Luffahrt.

Der Erfolg der ersten großen Auflage dieses Buches hat gezeigt, daß es in seiner anschaulichen und allgemeinverständlichen Gestaltung den Wünschen weitester Kreise ebenso entsprochen hat wie die volkstümliche Einführung in die Elektrotechnik „Spannung, Widerstand, Strom“. Deshalb wird auch diese zweite, vollkommen auf den neuesten Stand gebrachte Auflage des Luffahrtbuches überall freudig begrüßt werden und wieder dazu beitragen, dem Gedanken „Deutsche Luffahrt allzeit in der Welt voran“, zur Geltung zu verhelfen.

Um jedem Leser den Ueberblick über das umfangreiche und heute so wichtige Gebiet zu erleichtern, gibt das Buch in kurzen Ausführungen einen Einblick in alle Zweige des Luffahrtwesens. Nach Darlegung der wichtigsten physikalischen Grundlagen und der Bedeutung des Wetters für Durchführung und Sicherheit des Fluges leitet es an Hand von Vergleichen aus dem Pflanzen- und Tierreich die verschiedenen Grundformen der Luffahrzeuge ab. Eingehend werden der Modellflugzeugbau und der Gleit- und Segelflug behandelt. Die folgenden Hauptabschnitte führen zum Motorflug mit allen seinen Sonderarten. Es schließt sich die Darstellung der übrigen Luffahrzeuge an und die wichtigen Abschnitte „Ausrüstung des Flugzeugs“, „Bodenorganisation und Flugsicherung“, „Luftverkehr“, „Luftgefahr und Luftschutz“, die wie viele andere Kapitel einer völligen Neubearbeitung unterzogen wurden. Neu hinzugekommen sind jetzt als wertvolle Beiträge der Abschnitt „Luftwaffe“, ferner „Werkstoffe im Luffahrtzeugbau“, „Luftrecht“, „Luffahrtmedizin“, „Berufe der Luffahrt“ und die Schlußbetrachtung.

Das mit einer großen Anzahl guter Zeichnungen, Skizzen und Photos ausgestattete Buch wird jedem Freund deutscher Luffahrt wertvolle Aufschlüsse und Kenntnisse vermitteln. Der Techniker wird mannigfache Anregungen daraus schöpfen können.

L—e.