

Danziger Wirtschafts- Zeitung



Nr. 18 20. September 1941

PLATTEN

OPTA

SPITZENLEISTUNG AUF DEM FOTOGEBIETE

MACHNIK

OPTA FABRIK FOTOCHEMISCHER ERZEUGNISSE, BROMBERG

DER MARKENSCHUH DES OSTENS

Leo

SCHUHFABRIK « **LEO** » BROMBERG

Industrie-Zentrum Bromberg

heißt das neue Sonderheft der DWZ, das wir der Öffentlichkeit vorlegen in der Hoffnung, damit erneut auf spezifische Probleme des deutschen Ostens hingewiesen zu haben.

Inhalt der Nr. 18

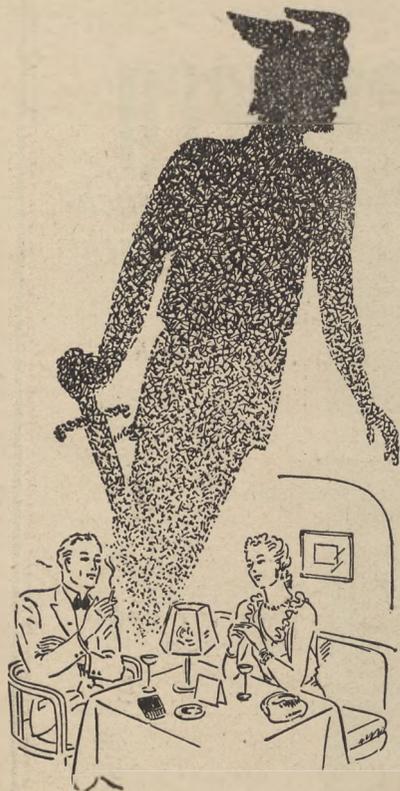
	Seite		Seite
Geleitwort Reg.-Vizepräsident Schönberg	441	Bahnhof und Stadt	470
Geleitwort Kreisleiter Rampf	442	Jetzt wieder Garnison Bromberg	472
Geleitwort Vizepräsident Krause	443	Köpfe der Danzig-Westpreußischen	
Geleitwort Oberbürgermeister Temp	444	Wirtschaft:	
Entwicklung im östlichen Vorfeld	445	Carl und Wilhelm Blumwe	473
Die Gestaltung des Bromberger Großhandels	454	Sozialdienst der DWZ: Durch Menschen-	
Verantwortungsbewußter Einzelhandel	456	führung zur Leistungssteigerung	474
Werften im Weichselgebiet	457	DWZ-Schaubild: Die Sowjet-Wasserstraßen	
Überlieferungen im Handwerk	458	Kurzmeldungen: Reichskommissariat Ost-	
Probleme im Warthegau	460	land; Normen in den Ostgebieten	475
Was braucht der Ostraum?	462	Handelsregister	476
Aus alter Wurzel sprossen neue Reiser	463	Reichsgesetze für die Ostgebiete	480
Lebensraum im Osten	466	Neues aus der Technik: Ein neuer Autoreifen	480
Arbeitseinsatz	468		

Eine Fülle des Wissens über den Osten!

Treibriemen
für jeden
Antrieb und
für alle
Betriebs-
verhältnisse
Technische
Lederwaren

WIK

LEDERVERARBEITUNGS • INDUSTRIE
WALTER KRÄUSE / BROMBERG



**Verzaubert noch
von der Stimme Klang..**

Glücklich der Raucher, der dann zu einer »*Ballerina*« greifen kann. Sie verschafft ihm durch ihren aromatischen Würzgeschmack den erstrebten harmonischen Übergang – und die zufriedenstellende Besinnung auf das eigene Ich.

Wer leidenschaftlich gern und deshalb auch etwas mehr als sonst raucht, empfindet als besonders wohltuend das appetitliche Hohlmundstück, durch welches die so häßlich wirkende Verfärbung der Zähne und Fingerspitzen vermieden wird.

Ballerina

Eine Kleinigkeit, die viel Freude macht

2½
mit Hohlmundstück



RUHTENBERG-RAULINO & CO • RAUCHTABAK-, ZIGARETTEN- UND ZIGARRENFABRIK • LITZMANNSTADT

DRESDNER BANK

DANZIG Langer Markt 12–13

ELBING Friedrich-Wilhelm-Platz 5

GOTENHAFEN Hermann-Göring-Straße 31

MARIENBURG Adolf-Hitler-Straße 43

ZOPPOT Seestraße 64–66



Beratung in allen Bankfragen
An- und Verkauf von Wertpapieren
Erledigung aller Zahlungsaufträge

Deutsche Volksbank

e. G. m. b. H.

BROMBERG

Zweigstellen:

Graudenz

Nakel/Netze

Krone a. Br.

Neustadt/Wpr.

Kulm a. W.

Schwetz a. W.

Wirnitz

Tapetenhaus

Max Dreyer



Bromberg

Adolf-Hitler-Straße 12 Ruf Nr. 4010

Otto Romahn

NS-Bildvertrieb aus dem Verlag

des Reichsbildberichterstatters

Prof. Heinrich Hoffmann

Bromberg

Theaterplatz Unter den Arkaden Ruf 3667

Gebrüder Ramm

BROMBERG

Berliner Straße 24

Gegründet 1905

Landmaschinen

Rohpappen- und Papierfabrik »Fordon«

Aktien-Gesellschaft

Kom.Verwalter Rudolf Schalcher

in Fordon bei Bromberg

Erzeugnisse: Einseitigglatte Packpapiere und Packseiden 18—200 g/qm
Durchschlagpapiere . Verdunkelungspapiere
Rohdachpappen und Wollfilzpappen

Export: Bitumenpapier, Zellstoffwatte und Apfelsinenpapier



Gegründet 1874

Mineralöl-Großhandelsgesellschaft

Ferd. Ziegler & Co. **Bromberg**

Auslieferungsläger in Briesen, Culm, Graudenz, Netzthal und Schwetz

A. MEDZEG . FORDON (WEICHSEL)

Drahtwort: Medzeg-Fordon . Fernruf Nr. 5 und 52

Dampfziegelwerke

Dampfsägewerk

Holzverarbeitungsfabrik

Spezialität: **Hohlsteine**

Im deutschen Osten seit 1884

Otto Pfefferkorn

BROMBERG

MÖBEL und INNENAUSBAU
SCHÄLWERK und ZIGARRENKISTENFABRIK
MASSENARTIKEL

Julius Musolff

G. m. b. H.

Eisenhandlung

Bromberg

Adolf-Hitler-Straße 7 Fernruf 1650 u. 3026

*Eisen . Bleche . Röhren . Träger
Werkzeuge . Bau- und Möbelbeschläge
Werkzeugmaschinen . Schweißapparate*

Neumann & Knitter

BROMBERG

Am Friedrichplatz

Fernruf Nr. 3141



*Das Fachgeschäft
für gute Werkzeuge*

Kokerei-Vereinigung GmbH Kattowitz

Imprägnierung von Hölzern aller Art

Imprägnier-Werke: Schulitz - Gr.Chelm - Idaweiche

»Schwan« Großwäscherei

Ruf 3005 Bromberg Albert-Forster-Straße 81/83

Annahme von Wehrmachts- und Industrie-Wäscheaufträgen

Jürgen R. Müller

Büromaschinen

BROMBERG

Weltzienplatz 1 · Telefon Nr. 3438

Schreibmaschinen

Rechenmaschinen

Addiermaschinen

Vervielfältigungsapparate

Lichtcopie-Apparate

Bürobedarf

Büromöbel

D. K. W.

Kühlanlagen

Kühlschränke

Kühlmöbel

Generalvertretung Bromberg

Jürgen R. Müller

BROMBERG

Weltzienplatz 1 · Telefon 3438

J. J. Goerdel

Inh.: Alexander Artemjew

Gegründet 1811

BROMBERG

Friedrichstraße Nr. 10

Likörfabrik und Weingroßhandlung

Schmidt & Schemke

BROMBERG

Büro: Adolf-Hitler-Str. 24 Ruf 1311 und 1411

Lager: Parkstraße 7 Ruf 1211

*Kartoffeln Getreide
Saaten Futtermittel
Dünger Kohlen*

August Benoit

Schulitz Wpr.

Fernruf 34

*Dampfsägewerk
Holzhandlung
Lohnschnitt*

Bromberger Teigwaren- u. Nahrungsmittelwerke

BROMBERG

Schleinitzstraße 14

Fernruf 3066 - 3072



J. Häusler

komm. Leiter:

H. Zimmermann

Abt. 1: Makkaroni, Nudeln, Spagetthi

Abt. 2: Pudding-Pulver, Geleespeisen

Abt. 3: Konditorei-Essenzen-Backöle u. α. m.

Paul Meiser

Bromberg Albert-Forster-Straße 100
Ruf 3282 / 3283

*Getreide Kartoffeln
Sämereien Düngemittel
Hülsenfrüchte Futtermittel*

Filiale: Krone a. d. Brahe Ruf 39

Stadtmühle

Pächter: Paul Meiser

Bromberg Münzwerderstraße
Ruf: 3256

Gerstengrützen grob
mittel
fein
Perlgraupen grob
mittel
fein
Graupen grob

»*SEGROBO*«

Johannes Bohlmann

Bromberg

Albert-Forster-Straße 89 . Ruf 3845

Schreibwaren-Großhandlung

Morgenstern & Co.

BROMBERG

Friedrichplatz 20

Telefon 17-13

Kurzwaren-Großhandlung

OSTBANK A.G.

Filiale Bromberg

Tochtergesellschaft der Dresdner Bank

Albert-Forster-Straße 6

BROMBERG

Telefon: Sammel-Nr. 2620

Beratung und Auskunft in allen Geldangelegenheiten

Führung von Sparkonten

L. Bredschneider

BROMBERG

Adolf-Hitler-Str. 31

Ruf 1208

*Das
Fachgeschäft für Textilwaren*

L. Bredschneider

BROMBERG

Kleine Bergstraße 3

Ruf 1664

Textil-Großhandlung

Danziger Wirtschaftszeitung

21. Jahrgang

Danzig, 20. September 1941

18

Herausgeber: Wirtschaftskammer und Industrie- und Handelskammer Danzig-Westpreußen

Geleitwort

Nach fast zweijähriger wirtschaftspolitischer Betreuung unserer ostdeutschen Heimat können wir mit Stolz feststellen, daß trotz der erschwerenden Kriegsverhältnisse große Fortschritte in der Beseitigung der Kriegsschäden und im wirtschaftlichen Aufbau, häufig in unermüdlicher Kleinarbeit, erzielt worden sind.

*Wenn wir nun in die Zukunft schauen, so ergeben sich Entwicklungsmöglichkeiten, die in ihrer Größe und Bedeutung vielfach noch nicht richtig gewertet werden. Allein die verkehrspolitische Lage Brombergs beweist die Richtigkeit dieser Feststellung. Bromberg liegt am Schnittpunkt des mitteldeutschen West - Ost - Wasserstraßensystems mit der großen Nord-Süd-Wasserstraße, der Weichsel. Bromberg ist Kreuzungspunkt der großen Bahnlinien **Berlin** – Schneidemühl – **Warschau** und **Danzig** – Dirschau – Posen – Breslau – **Wien**. In der Nähe von Bromberg kreuzen sich zwei Hauptlinien der für den Osten geplanten Reichsautobahnen **Berlin** – Landsberg – Bromberg – **Ostpreußen** und **Danzig** – Bromberg – Posen – Breslau – Brünn – **Wien**. Dieses sind wohl bedeutsame Merkmale für eine ungewöhnliche wirtschaftliche Entwicklung.*

Die Absicht der „Danziger Wirtschafts-Zeitung“, mit diesem Sonderheft eine repräsentative Darstellung der bisher geleisteten Aufbauarbeit zu geben und zugleich den Wirtschaftskreisen die künftigen großen Probleme näher zu bringen, kann nur begrüßt werden.

Immer wollen wir das hohe politische Ziel, die Festigung und Mehrung des deutschen Volkstums in diesem Raum, der die Landbrücke zu Ostpreußen ist, vor Augen haben.



Reg.-Präsident
Dr. Schimmel
Bromberg
z. Zt. im Felde

Der Regierungspräsident

i. V. Dr. Schönberg

Reg.-Vizepräsident

Vor uns liegt eine Sondernummer der in allen Wirtschaftskreisen so beliebten „Danziger Wirtschafts-Zeitung“. Dieses Sonderheft widmet sich mit besonderer Sorge den Wirtschaftsaufgaben der Stadt Bromberg.

Hat schon die vergangene Zeit von 1939 bis heute die Bromberger Wirtschaft auf allen Gebieten zu hohen Leistungen geführt, die den kriegsnotwendigen Bedürfnissen voll angepaßt waren, so versprechen die Ansätze der zwei vergangenen Jahre für die Zukunft zu großen Hoffnungen.

Die „Danziger Wirtschafts-Zeitung“ soll und wird an ihrer Stelle allen Wirtschaftskreisen ein treuer Helfer und Berater sein. Zugleich vermittelt sie die notwendigen Erkenntnisse nationalsozialistischer Wirtschaftsgesinnung, die vonnöten ist, um im Gesamtaufgabenkreis der Wirtschaft in diesem entscheidenden Ringen den Platz einzuräumen, der ihr zukommt:

„Helferin zu sein am großen Werk des Führers“!

Rampf

*Kreisleiter der NSDAP.
Bromberg*



Das schöne Bromberg

Foto Sönke

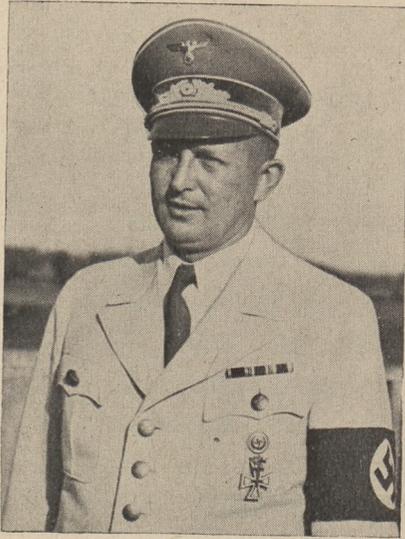


Geleitwort

In politischer und kultureller Hinsicht hat deutsches Wesen wieder Einkehr gehalten und die Züge unserer Stadt umgeformt und neu belebt. Wirtschaftlich hat Bromberg zum Teil bereits seine Bedeutung, begünstigt durch die überaus günstige geographische Lage an wichtigen Bahn-, Wasser- und Autostraßen-Kreuzungspunkten, wieder erobert. Unsere ansehnliche Industrie in ihrem glücklichen Charakter als gesunde sich gegenseitig ergänzende Gemischtindustrie arbeitet auf Hochtouren im vollen Kriegseinsatz. Lebhafter Schiffsverkehr auf Brahe und Weichsel lassen die spätere Entwicklung bereits erkennen, wenn auch die heutige Zeit zu großzügigen Um- und Ausbauten nationalsozialistischer Ausmaße keinen Raum gibt. Dafür steht aber der Bromberger Kaufmann und Industrielle trotz aller Schicksalsschläge der beiden letzten Jahrzehnte mit ungebeugter frischer Initiative, mit allen Ost-Erfahrungen gewappnet da und sehnt den Augenblick herbei, da die restlichen Beengungserscheinungen verschwinden werden, um das Werk fortzusetzen, das seine Väter, aufbauend auf dem weitsichtigen Plan Friedrichs des Großen, begonnen haben. „Die Bedeutung, die Danzig im Norden unseres Gaues hat, muß Bromberg für den südlichen Teil erringen.“ Dieser richtungweisende Ausspruch unseres Gauleiters umreißt allumfassend unser riesiges Aufgabengebiet.

Walter Krause

*Vizepräsident der Industrie- und Handelskammer Danzig-Westpreußen
Leiter der Zweigstelle Bromberg*



Wirtschaft auf Ostwacht

Zwei Jahre sind seit der Befreiung der Ostgebiete vergangen. In dieser Zeit hat der Wiederaufbau in dem alten, in seinen Anfängen auf Friedrich den Großen zurückgehenden Wirtschaftszentrum **Bromberg** einen unerwartet schnellen Verlauf genommen. Die Dynamik der nationalsozialistischen Wirtschaftsführung hat hier eine Leistung vollbringen lassen, wie sie nur im Zeitalter Adolf Hitlers möglich ist. Nach Zahl und Größe der Betriebe, Vielgestaltigkeit der Industrie und Handelsfirmen sowie vor allem durch seine Kapazität ist Bromberg wieder zum Wirtschaftsmittelpunkt im ostdeutschen Raum geworden. In ihrer fast 600-jährigen Geschichte hat diese im Kern stets deutsche Stadt Grenzlandnot und Grenzlandschicksal überwunden und setzt nach allen Seiten hin ihre frei wirksamen Kräfte für die Erfüllung der ihr zufallenden Zukunftsaufgaben ein. Auf Grund der günstigen Schlüsselstellung am großdeutschen Binnenwasserweg Mittellandkanal – Oder – Bromberger Kanal – Weichsel ist Bromberg berufen, Industriestadt auf Ostwacht zu sein, Wirtschaftsfestung an der Schwelle mittel- und ostdeutscher Gaue inmitten eines weiten, vorwiegend agrarischen Umkreises, eine der Hauptstützen großdeutscher Produktionskraft zugleich. In dieser Zielsetzung liegt für Bromberg der tiefere Sinn allen Schaffens, allen Fleißes, aller Planung, der auch in dieser Stadt keine Hand ruhen noch rasten, keine Stunde unnützlich vergehen läßt in der Erfüllung des Führerauftrages, dieses Land in allem wieder deutsch zu machen.

Mit Energie, Lebendigkeit und Zielwillen sind alle für die Aufwärtsentwicklung verantwortlichen Kräfte dabei, das Werk zu gestalten. Großzügige Industriepfanungen sind der Beweis ihres Vorhabens und sichern die günstige Entwicklung für die Zukunft. Mögen alle, die der Wirtschaft dieser Stadt dienen, auch weiterhin von dem gleichen Geist erfüllt sein, der einstmals den Deutschordensrittern Schwert und Pflug führte, der Friedrich den Großen dieses Land zurückgewinnen ließ und der jetzt im größten Heldentum der Soldaten unseres Führers seine herrlichste Wiedergeburt feiert.

Glückauf, deutsche Wirtschaft auf Ostwacht im befreiten Bromberg!

Heil Hitler!

Erich Temp

Oberbürgermeister der Stadt Bromberg

Entwicklung im östlichen Vorfeld

Bromberg von allen Seiten gesehen

Von KURT MERTENS, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Danzig-Westpreußen, Zweigstelle Bromberg



Unmittelbar nach dem Einmarsch der deutschen Truppen in Bromberg nahm die Industrie- und Handelskammer ihre Arbeit hier auf. Es ist gewiß ein seltener Zufall, daß auch die erste (Industrie- und) Handelskammer Brombergs einst in einem September mit ihrer Tätigkeit begonnen hatte. Die Vorarbeiten für die Errichtung dieser ersten Handelskammer Brombergs hatte seinerzeit

der „Kaufmännische Verein“ durchgeführt. Durch Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe vom 13. 3. 1875 war die Errichtung einer Handelskammer in Bromberg genehmigt worden. Auf Grund der gesetzmäßig durchgeführten Wahlen hatte dann die erste konstituierende Sitzung der Handelskammer am 27. 9. 1875 stattgefunden. Die erste Handelskammer Brombergs umfaßte zunächst nur Bromberg Stadt und Land. Der Bezirk der Kammer war jedoch dann durch Ministerialerlaß vom 28. 11. 1895 auf den ganzen Regierungsbezirk Bromberg ausgedehnt worden.

Die im September 1939 errichtete Industrie- und Handelskammer Bromberg umfaßte nicht nur den jetzigen Regierungsbezirk, sondern darüber hinaus die heute zum Regierungsbezirk Marienwerder gehörenden Kreise Leipe und Rippin, den jetzt zum Warthegau gehörenden Kreis Leslau und ferner den zum jetzigen Regierungsbezirk Danzig gehörenden Kreis Konitz.

In der zweiten Hälfte des Oktober 1939 ordnete der Beauftragte für die Wirtschaft des Chefs der Zivilverwaltung beim Militärbefehlshaber Danzig-Westpreußen an, daß die bisherige Industrie- und Handelskammer Bromberg Zweigstelle der Industrie- und Handelskammer Danzig (Danzig-Westpreußen) wurde. Gleichzeitig wurde eine Zweigstelle der Industrie- und Handelskammer Danzig in Thorn errichtet, die jedoch durch Anordnung des Reichsstatthalters vom 6. 12. 1939 in eine Nebenstelle der Zweigstelle Bromberg umgewandelt wurde, um im Januar 1940 wiederum zur Zweigstelle der Industrie- und Handelskammer Danzig zu werden.

Die wirtschaftliche Lage, die die Zweigstelle bei Beginn ihrer Tätigkeit vorfand, war — ganz allgemein gesehen — durch die erfolgte Ent-

deutschung und die Auswirkungen der der polnischen Wirtschaft eigenen Planlosigkeit bestimmt.

Die vordringlichsten Aufgaben nach der Befreiung waren:

1. Die Beschlagnahme der polnischen Betriebe und Einsetzung von Treuhändern,
2. die Versorgung der Industrie mit Rohstoffen,
3. die Versorgung des Handels, um dadurch die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen,
4. die Beschaffung und Bereitstellung der notwendigsten Verkehrsmittel.

Vergegenwärtigt man sich, daß dieses Gebiet Kriegsschauplatz war und daß die Wogen des Krieges zweimal über es hinweggegangen waren, so wird man ungefähr ermessen können, welche Schwierigkeiten damals zu überwinden waren. Bei der Bewältigung dieser Schwierigkeiten muß hier vor allem der volksdeutschen Kaufleute gedacht werden, die sich sofort gern und freudig in den Dienst des wirtschaftlichen Wiederaufbaus stellten. Die dringendsten Aufgaben, die damals zu lösen waren, waren auf den einzelnen Gebieten verschieden.

Im Einzelhandel war eine Uebersetzung vorhanden, die für deutsche Verhältnisse schlechthin unvorstellbar ist. Es wurden in der ersten Zeit, — um nur einige Beispiele zu nennen — weit über 1000 Einzelhandelsgeschäfte und über 100 Gaststätten geschlossen. Diese Geschäfte werden auch nicht wieder eröffnet, damit die bestehenden Geschäfte die Voraussetzungen erfüllen, die notwendig sind, einer deutschen Familie eine gesicherte Existenz zu bieten.

War auf dem Gebiet des Einzelhandels eine kolossale Uebersetzung vorhanden, so war die Sachlage beim Großhandel umgekehrt. Hier mußten neue Großhandelsbetriebe ins Leben gerufen werden, um die Versorgung des Einzelhandels sicherzustellen. Der Grund für die an sich schwache Besetzung des Großhandels lag darin, daß infolge der von den Polen gewaltsam geförderten Entwicklung ihres damaligen Hafens Gdingen der Großhandel im Binnenland vernachlässigt wurde. Es ist ja eine bekannte Tatsache, daß Polen im damaligen Gdingen den gesamten polnischen Import- und Export-Handel zu konzentrieren suchte. Dies führte, da die Importeure meistens auch Großhändler waren, dazu, daß das Schwergewicht des polnischen Großhandels überhaupt nach dem damaligen Gdingen verlagert wurde.

Auf dem Gebiet des Verkehrs waren die Verhältnisse geradezu trostlos. Ohne Unterstützung der militärischen Dienststellen wäre es damals überhaupt nicht gelungen, für die Wirtschaft auch nur die allergrößten Verkehrsschwierigkeiten zu beseitigen. Die Straßen, die sich zu polnischer Zeit schon in einem für deutsche Verhältnisse

unmöglichen Zustand befunden hatten, waren infolge ihrer Ueberanspruchung während des Krieges noch schlechter geworden. Alle Brücken, auch die, die strategisch keine Bedeutung hatten, waren von den Polen gesprengt worden. Die Sprengung der Schleusen behinderte den Binnenschiffsverkehr erheblich, ganz abgesehen davon, daß ein großer Mangel an Schlepp- und Kahnraum bestand.

Die Eisenbahn war damals in erster Linie für den Einsatz der Wehrmacht bestimmt und konnte daher auch nur zu einem kleinen Teil dazu beitragen, die Verkehrsschwierigkeiten etwas zu beheben. Die schwierigste von den damaligen Aufgaben aber war, die Industrie einigermaßen in Gang zu bringen, um 1. sie, soweit es möglich war, sofort in den Dienst der Kriegswirtschaft zu stellen und 2. die Menschen zu beschäftigen und sie von der Straße zu bringen.

Die Zweigstelle — durch Personalunion mit dem Beauftragten für die Wirtschaft von Bromberg und Umgegend verbunden — war zunächst die einzige Dienststelle, die sich überhaupt mit wirtschaftlichen Fragen befaßte und für Aufgaben auf dem Gebiete der Wirtschaft zuständig war. Sie war nicht nur die Geschäftsstelle des Beauftragten für die Wirtschaft, dessen Befugnisse in erster

Linie hoheitlicher Natur waren, jedoch mit dem 26. 10. 1939 endeten, sondern sie erfüllte in den ersten Monaten auch die Aufgaben der nachmaligen Haupttreuhandstelle Ost, war darüber hinaus in den ersten Monaten auch für sämtliche Fragen der Bewirtschaftung zuständig, Aufgaben, die später auf das Wirtschaftsamt bzw. Landwirtschaftsamt übergingen, nahm weiterhin die Stellung der vorläufigen Genehmigungsbehörden für sämtliche Wirtschaftszweige ein, hatte fernerhin die gesamte fachliche Betreuung sämtlicher Firmen durchzuführen, sonst Aufgabe der Wirtschafts- und Fachgruppen, und hatte daneben ihre eigentliche Tätigkeit als Industrie- und Handelskammer zu erfüllen. Bei der Fülle dieser Aufgaben ist es erklärlich, daß in den ersten Monaten keine Zeit dafür war, an die Schaffung einer wirtschaftlichen Selbstverwaltungsorganisation zu gehen.

Anfang Januar 1940 ging die Zweigstelle mit größter Beschleunigung daran, dem Gedanken der wirtschaftlichen Selbstverwaltung eine äußere Form zu geben. Es wurden aus je 3—5 Kaufleuten bestehende Arbeitsausschüsse gebildet, deren Aufgabe es ist, auf dem jeweils bestimmten Fachgebiet der einzelnen Sparten die Kammer zu beraten und zu unterstützen.

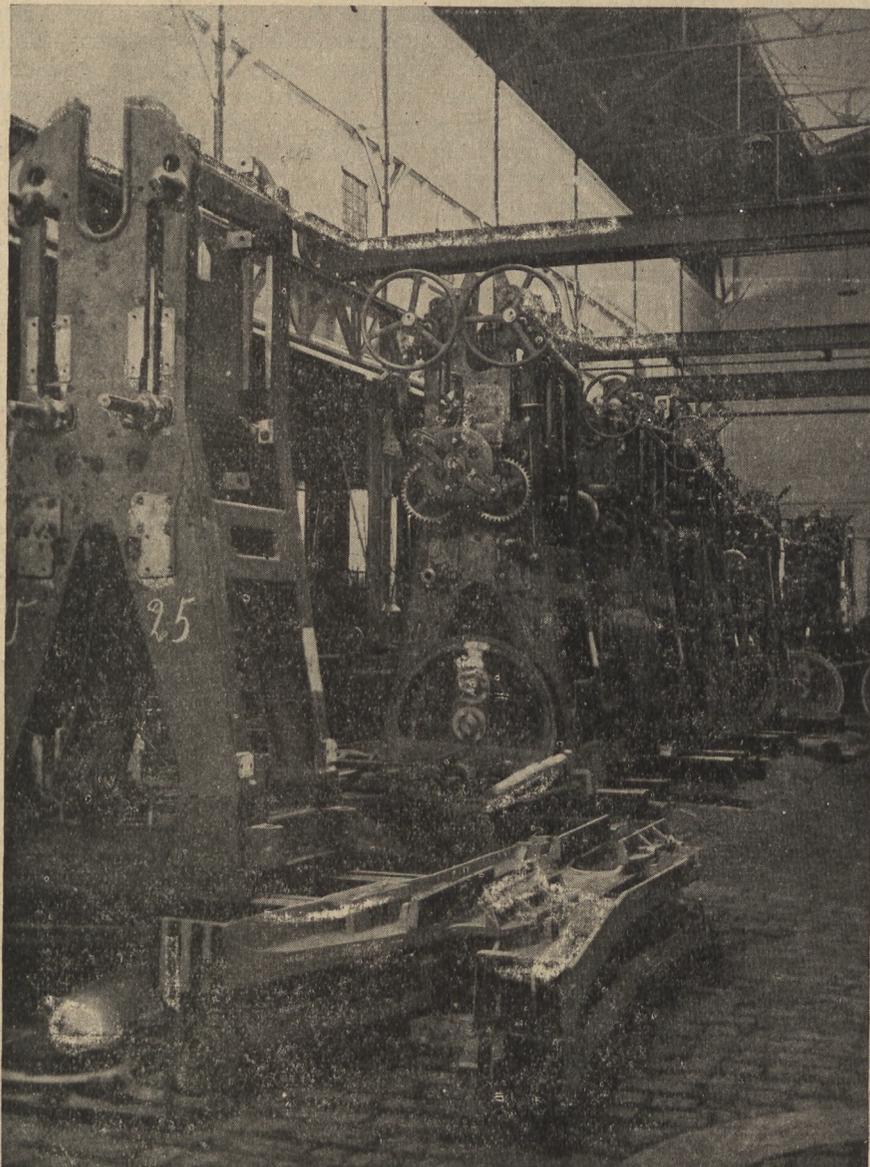
Es wurden insgesamt berufen:

Arbeitsausschüsse

Sparte Industrie	17
„ Großhandel	15
„ Einzelhandel	16
„ Kaufmännisches Hilfsgewerbe	6

Daneben traten

- 1 Kreditausschuß für Industrie
- 1 Kreditausschuß für Handel
- 1 Messeausschuß
- 1 Steuerausschuß
 - 1 Ausschuß für kaufm.
Lehrlingswesen
- 1 Ausschuß für gewerbliches
Lehrlingswesen.



*Gatterbau-
Montagehalle
eines großen
Bromberger
Industriewerks*

Foto: Privat

Aus Mitgliedern der beiden letzten Ausschüsse wurde späterhin ein kaufmännisches und ein gewerbliches Prüfungsamt geschaffen.

Einen vorläufigen Abschluß fand die Schaffung der Selbstverwaltungsorgane der Wirtschaft durch die am 26. 2. 1940 durch den Präsidenten der Industrie- und Handelskammer Danzig-Westpreußen erfolgte Berufung eines Kaufmannes zum Leiter der Zweigstelle und seine durch Erlaß des Reichswirtschaftsministers vom 6. Mai 1940 vorgenommene Ernennung zum Vizepräsidenten der Industrie- und Handelskammer Danzig (Danzig-Westpreußen).

Industrialisierungsversuche

Die wirtschaftliche Struktur des Bezirks ist mit Ausnahme der Stadt Bromberg selbst nebst nächster Umgegend überwiegend agrarisch be-



*Einblick
in eine
Bromberger
Likörfabrik*

*Foto
Opta Bromberg*

stimmt. Insoweit unterscheidet sich die Wirtschaftsstruktur des Bezirkes Bromberg im ganzen gesehen in nichts von der der anderen Bezirke unseres Gaues, ja des Ostens überhaupt. Sie trägt

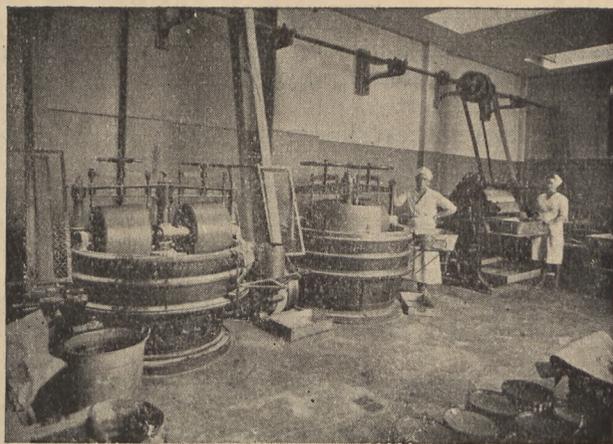


Foto Opta Bromberg

Schokoladenherstellung auf breiter Basis

das Gepräge, das sich aus der Entwicklung des Ostens ergab und allgemein als für den „Osten“ typisch angesehen werden kann.

Das Schwergewicht der Wirtschaft des Ostens hat immer bei der Landwirtschaft gelegen. Hierbei ist für den Osten noch besonders kennzeichnend, daß stets der Großbetrieb vorherrschte und mittlerer sowie kleinerer landwirtschaftlicher Besitz nur wenig vorhanden war. Die Folge davon war, daß eine breite bäuerliche Bevölkerung sich nicht bilden konnte. Da der landwirtschaftliche Großbetrieb — ganz besonders bei Ausnutzung technischer Mittel — im Verhältnis zu einer seiner Größe entsprechenden Anzahl von Bauernhöfen mit einer geringen Anzahl Arbeitskräften auskommt, war die Folge dieser Entwicklung, daß die Gebiete des Ostens im allgemeinen nur dünn besiedelt waren. Eine große Bedeutung für die Kaufkraft hatte die breite Masse der vorhandenen Landbevölkerung nicht. Dieser Umstand wirkte sich negativ auf die Entwicklung von Handel und Industrie aus.

Auch mit dem Fortschritt der Technik, insbesondere der in ihrem Gefolge sprunghaft fortschreitenden Verkehrsentwicklung, trat eine Aenderung der Wirtschaftsstruktur des Ostens nicht ein.

*Die lederverarbeitende
Industrie gehört zu den
wichtigsten Zweigen der
gewerblichen Wirtschaft
Brombergs*

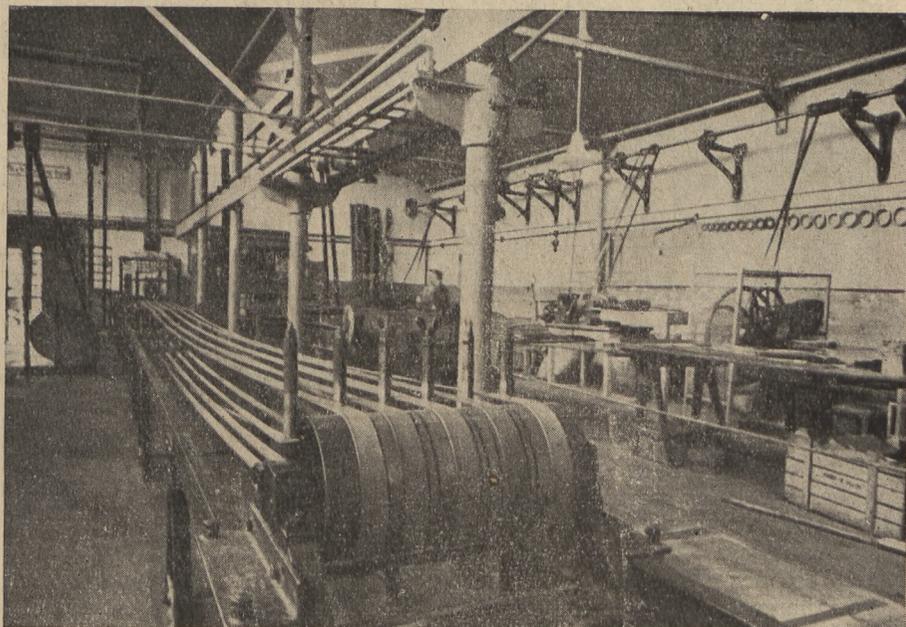


Foto Sönke

Eine nennenswerte Industrie entstand im Osten nicht. Die Folge hiervon wiederum war eine starke Abwanderung der Bevölkerung nach dem industrie-reichen Westen.

Um diesem bevölkerungspolitisch höchst bedenklichen Zustand entgegenzuwirken, unternahm der bekannte Oberpräsident von Goßler den Versuch, in Westpreußen in gewissem Umfange eine Industrialisierung durchzuführen. Ähnliche Bestrebungen verfolgte man auch in Ostpreußen. Der Name Schröttersburg, den in unserer Zeit die Weichselstadt Plock erhalten hat, erinnert an den

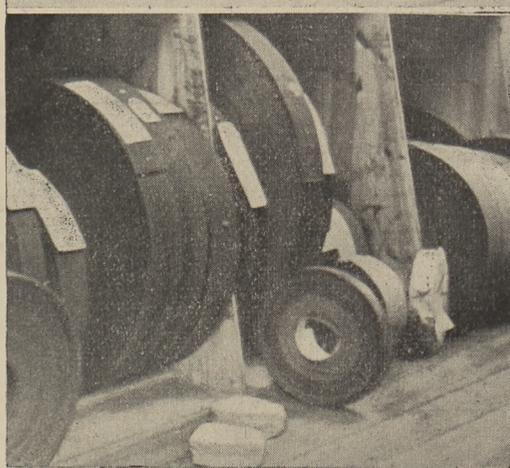
So erklärt es sich denn auch, daß die Industrie, die im Osten im allgemeinen und somit auch im Bromberger Raum entstand, in erster Linie auf den Erzeugnissen der Landwirtschaft und den einheimischen Rohstoffen aufbaute. Infolgedessen entstanden Zuckerfabriken, Zucker verarbeitende Fabriken, Brennereien, Brauereien, Mälzereien, Spirituosenfabriken, Mühlenwerke, Nahrungsmittelwerke, Fleischwarenfabriken, Obst- und Gemüseverwertungsanlagen, Lederfabriken und lederverarbeitende Betriebe, Ziegeleien, Sägewerke und Holzverarbeitende Betriebe.

Brombergs Angebot



*Leder-Utensilien,
Treibriemen u. Industrie-
bedarf aus Leder sind
bekannte Bromberger
Spitzenprodukte*

Foto Sönnke



Mann, der ähnliche Bestrebungen in Ostpreußen zu verwirklichen suchte wie von Goßler in Westpreußen.

Die Industrialisierungsbestrebungen scheiterten jedoch zum überwiegenden Teil wohl an dem Widerstand der bereits bestehenden Industrie in Oberschlesien und im Westen, zum Teil wohl auch an dem Widerstand des Großgrundbesitzes. Aus eigener Kraft konnte aber außer rohstoffgebundener Industrie eine nennenswerte Industrie nicht entstehen.

Eine gewisse Abweichung von dieser Allgemeinen Struktur bildet die Stadt Bromberg selbst und ihre nächste Umgegend. Die Besonderheit der Struktur des engeren Bromberger Wirtschaftsraumes ist begründet durch die überaus günstige Verkehrslage. Seine große Bedeutung in wirtschaftlicher Beziehung verdankt Bromberg in erster Linie seiner zentralen Lage, die Bromberg zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des Ostens überhaupt macht. Von Norden nach Süden und von Osten nach Westen kreuzen sich in Bromberg die Verkehrswege aller Gattungen. Fast alle wichtigen Eisenbahnlinien des Ostens schneiden sich in Bromberg.

Von großem Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung Brombergs ist die Bedeutung, die Bromberg im Binnenwasserstraßenverkehr einnimmt. Bromberg liegt an der Brahe, 12 km von der Mündung der Brahe in die Weichsel. Hier bei Einmündung der Brahe in die Weichsel bei Brahemünde erreicht die Weichsel ihren westlichsten Punkt und wendet sich aus ihrer bisher nordwestlichen Richtung in fast einem rechten Winkel nach Nordosten, um nach Durchbrechung des baltischen Höhenzuges ihren Lauf nach Nordosten fortzusetzen.

Da die Weichsel bei Bromberg ihren westlichsten Punkt erreicht, geht auch der kürzeste Weg von der Weichsel zur Oder über Bromberg, d. h. den

Bromberger Kanal, die Netze und die Warthe. Bromberg ist somit Ausgangspunkt des Verbindungsweges der Weichsel-Oder-Wasserstraße und spielt bei der Lösung der neuen verkehrspolitischen Aufgaben eine bedeutende Rolle. Bei Nakel stößt auch die Obernetze in den Bromberger Kanal und erschließt somit auch den fruchtbarsten Teil des Warthegaues, das alte Kujawien, für den Verkehr auf dem Binnenwasserwege über Bromberg.

Eine weitgehende Erschließung der wiedergewonnenen Wasserstraßen wird dem großdeutschen Wasserverkehrsnetz ein neues Gesicht geben. Die jetzt durchgeführte Erschließung der West-Ost-Achse über Oder und Weichsel nach Ostpreußen einerseits und nach den weichselaufwärts gelegenen Gebieten andererseits läßt ein großes und bedeutendes Verkehrsgebiet entstehen, das nach Durchführung des geplanten Ausbaues an Bedeutung womöglich noch erheblich gewinnen wird. Im Mittelpunkt dieses Verkehrsgebietes, das seine besondere Prägung durch die Ost-West-Achse als Trägerin des Güteraustauschs zwischen dem agrarwirtschaftlichen Osten und dem industriellen Westen erhält, liegt Bromberg und spielt nicht nur für den Durchgangsverkehr, sondern auch als Umschlags- und Stapelplatz eine bedeutende Rolle.

Brombergs besondere Stellung

Die verkehrsmäßig günstige Lage Brombergs bewirkte, daß sich im engeren Bromberger Raum eine Industrie ansiedelte, die strukturmäßig gesehen der Wirtschaft Brombergs ein besonderes Gepräge gibt, das von der oben gekennzeichneten allgemeinen Struktur der Wirtschaft des Ostens abweicht.

So baut die Bromberger Industrie — wie auch die überwiegende Industrie des Ostens — sich einmal auf den Rohstoffen auf, die die Landwirtschaft liefert und denen, die hier vorhanden sind. Zum anderen aber — und hierin liegt die oben erwähnte Besonderheit — ist hier auch eine Industrie entstanden und konnte infolge der günstigen Verkehrslage hier auch entstehen, die nicht auf die im Boden vorhandenen oder von der heimischen Landwirtschaft gelieferten Rohstoffe angewiesen ist, sondern die ihre Rohstoffe von auswärts bezieht und sie hier verarbeitet.

Zu der ersten Gruppe gehören die Betriebe der Lebensmittel-Industrie, der Brauerei- und Malz-Industrie, der Spiritus-Industrie, der Leder- und lederverarbeitenden Industrie, der Industrie der Steine und Erden, der Säge-Industrie und der Holzverarbeitenden Industrie.

Die zweite Gruppe wird gebildet aus den Betrieben der Gießerei-Industrie, des Stahl- und Eisenbaus, des Maschinenbaus, der Fahrzeug-Industrie, der Elektro-Industrie, der Industrie der Feinmechanik und Optik, der Eisen-, Stahl- und Blechwaren-Industrie, der Bau-Industrie, der Glas-Industrie, der Chemischen Industrie, der Papier-, Pappen-, Zellstoff- und Holzstoff-Erzeugung, der Druck- und Papierverarbeitungs-Industrie sowie der Textil- und Bekleidungs-Industrie.

Die im Bromberger Bezirk vorhandene Industrie ist zum größten Teil vor dem Weltkriege von Deutschen gegründet worden. Die während der 20jährigen Polenherrschaft erfolgte Neugründung

von Industriebetrieben ist entweder auf deutsche oder ausländische Initiative zurückzuführen. Von Polen selbst ist kaum ein Industriebetrieb errichtet worden.

Während der 20jährigen polnischen Herrschaft ging das deutsche Gesicht der Bromberger Industrie nach und nach verloren. Eine Reihe alteingessener Firmen war durch Steuerdruck zum Erliegen gebracht, andere in polnischen Besitz überführt worden, so daß im September 1939 die meisten Industriebetriebe in polnischem Besitz waren. In deutschen Händen befanden sich noch lediglich 47 Unternehmen.

Während der verfloßenen 2 Jahre hat eine Erfassung und Bereinigung der Industriebetriebe stattgefunden. Die jetzt noch vorhandenen Betriebe sind alle lebensfähig und werden sich nach einer Modernisierung auch der Altreichskonkurrenz gegenüber behaupten können.

In der Lebensmittel-Industrie sind 21 Betriebe vorhanden. In erster Linie ist hier der neuzeitliche und gut durchorganisierte volksdeutsche Betrieb der Fleischwarenfabrik „Nawag“ zu nennen, deren Bedeutung ganz besonders durch die Tatsache gekennzeichnet wird, daß die Firma — damals Bacon-Export firmierend — schon zu polnischer Zeit im polnischen Export führend war. Erwähnenswert sind fernerhin die Bromberger Teigwaren- und Nahrungsmittelwerke J. Häusler. Von Bedeutung sind eine Essig- und Konservenfabrik, sowie mehrere Süßwaren- und Schokoladenfabriken. Die bedeutendsten unter ihnen sind die Firma Lukullus, ein volksdeutsches Unternehmen und die Firma Gebr. Tysler, ferner Betriebe der Fruchtsaft- und Obstweinherstellung sowie einige Mostereien. Die Brauerei- und Malzindustrie wird durch insgesamt 7 Unternehmen vertreten. Die Spiritus-Industrie zählt 6 Betriebe.

Von größter Bedeutung für Bromberg ist die Leder-Industrie und die lederverarbeitende Industrie. Ledererzeugende Betriebe befinden sich im Bezirk fünf. Die größte und bekannteste dieser Lederfabriken und eine der größten Lederfabriken des gesamten Ostens überhaupt, ist die Firma Ludwig Buchholz A.G., ein volksdeutsches Unternehmen.

In der lederverarbeitenden Industrie bestehen 6 Schuhfabriken, unter ihnen ragt die Schuhfabrik „Leo AG“, die größte Schuhfabrik des Ostens, hervor. Zwei Treibriemen- und Lederwarenfabriken vervollständigen das Bild der lederverarbeitenden Industrie. Sehr bedeutend ist die Lederverarbeitungs-Industrie Walter Krause, ein volksdeutscher Betrieb und eine der größten Treibriemenfabriken des Großdeutschen Reiches überhaupt.

Zur Industrie der Steine und Erden gehören 19 Betriebe. Unter ihnen nimmt eine besondere Stellung die Ziegelei des Volksdeutschen A. Medzeg ein, schon zu polnischer Zeit eine der größten Ziegeleien des damaligen polnischen Staates. Vorhanden sind ferner einige weitere Ziegeleien sowie 2 Kalksandsteinfabriken und 2 Kachelfabriken.

In dem Bereich der Säge-Industrie findet man z. Zt. 45 Sägewerke, darunter mehrere bedeutende Werke, in Bromberg selbst die Sägewerke Francke Söhne, Richard Meyer, Marienmühle, Holzsatia und Raatz.

Die Holzverarbeitende Industrie zählt 16 Betriebe, von denen die hervorragendsten die Ostdeutsche Sperrplattenfabrik und die volksdeutsche Firma Otto Pfefferkorn, eine der größten und leistungsfähigsten Möbelfabriken des Ostens, sind. Erwähnt zu werden verdient ferner die Klavierfabrik Sommerfeld, die Holzbearbeitungsfabrik Hermann Benner (früher Zap) und die Möbelfabrik Matthes, 1 Faßreifenfabrik, 1 Tränkeanstalt, sowie 1 Unternehmen für Barackenbau und 1 Fabrik für die Herstellung von Tischlerwerkzeug. Weiterhin gehören in diese Sparte 1 Kistenfabrik, 1 Pinsel- und Bürstenfabrik und eine Reihe Möbelfabriken.

Die Gießerei-Industrie ist durch 4 selbständige Gießereien vertreten, die jedoch derzeit nur eine untergeordnete Rolle spielen können, da der Metallguß z. Zt. Herstellungsverboden unterliegt und größere Graugußaufträge von den den hiesigen Maschinenfabriken angegliederten Gießereien selbst ausgeführt werden.

In der Sparte Stahl- und Eisenbau sind die bekannte Werft der Bromberger Schlepsschiffahrt A. G. und fernerhin die Wechselwerft Wulf, die sich z. Zt. noch im Aufbau befindet, hervorzuheben.

Zur Maschinen-Industrie gehören 15 Maschinenfabriken. Es werden insbesondere Maschinen für Mühlen, Sägewerke, Zucker- und Zementwarenfabriken hergestellt. Unternehmen, wie die Fabrik für Holzbearbeitungsmaschinen vorm. C. Blumwe & Sohn A. G. und die Bromberger Maschinenfabrik vorm. Herm. Löhnert erfreuten sich bereits vor dem Weltkriege eines ausgezeichneten, weit über die Grenzen des Gaus hinausgehenden Rufes.

Besonders zu nennen sind von den Betrieben des Maschinenbaus ferner die Maschinenfabrik F. Eberhardt, Dampfkesselbau und Eisengießerei, und als Spezialbetriebe die Bromberger Industriewerke A. G., vorm. Eisenbahnsignalbauanstalt C. Fiebrandt G. m. b. H., die Bromberger Fleischereimaschinenfabrik Max Zimmermann und die Firma Fr. Witte, Backofenbau und Bäckereimaschinen-

fabrik. Die Fahrzeug-Industrie weist 2 Fahrradfabriken auf, von denen die Firma Tornow gleichzeitig auch Motorräder herstellt. Die Feinmechanik und Optik ist mit 1 Betrieb vertreten, während zu der Eisen-, Stahl- und Blechwaren-Industrie 10 Betriebe rechnen.

Die bedeutendsten Unternehmen der Eisen-, Stahl- und Blechwaren-Industrie sind die Firma Millner, Fabrik für Fahrradteile, die Firmen „Prom“

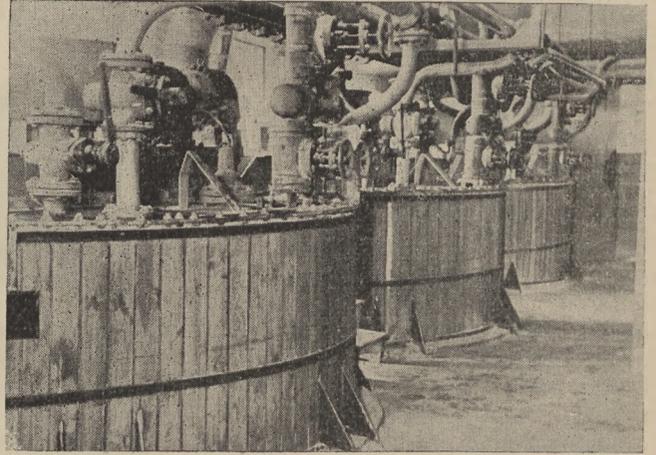


Foto Sönke

Ausschnitt aus den Produktionsräumen der Persil-A. G. Bromberg

und „Prodmetal“ (sie werden vereinigt zur Firma Stehr), Feilen- und Werkzeugfabriken, sowie die Eisenwarenfabrik „Fema“. Zu erwähnen sind fernerhin 1 Baubeschläge- und Eisenmöbelfabrik und 1 Eisen- und Metallkurzwarenfabrik, sowie 1 weitere Eisenmöbelfabrik.

Die Elektro-Industrie weist 4 Firmen auf, darunter 2 große und moderne Werke, die allen Ansprüchen gerecht werden können, nämlich die Fabrik für elektrotechnische Erzeugnisse (Ciszewski) und das Kabelwerk Bromberg.

Zu den im September 1939 vorhandenen 3 Unternehmen der Bau-Industrie sind weitere 21 Unternehmen getreten; ca. 40 Großbauunternehmen



Blick in die moderne Werkhalle einer Bromberger Produktionsstätte, die zu der Großindustrie des Gaus gerechnet werden muß

Foto: Askania, Bromberg

unterhalten bzw. unterhielten in Bromberg Bau-
büros. Die Glas-Industrie ist durch die Glas-
hütte Brahnau vertreten.

Die Chemische Industrie zählt 9 Betriebe,
von denen besonders hervorzuheben sind die Fa-
brik photochemischer Erzeugnisse „Opta“, die
„Persil“ A. G., die Gummiwarenfabrik der Ost-
landwerke, die Dachpappenfabrik Ernst Beitsch
und die Seifenfabrik Mix. Im Bereich der Papier-
Industrie findet man 2 Werke, die Bromberger
Papierfabrik und die Rohpappen- und Papierfabrik
„Fordon“.

An Betrieben der Druck- und Papierver-
arbeitungs-Industrie sind 16 vorhanden.
Der bedeutendste von ihnen ist die Deutsche Rund-
schau. Hervorzuheben ist ferner die Firma Erhard
Hamann, sowie 2 Kartonnagenfabriken und 2 Tüten-
fabriken.

Zur Textil- und Bekleidungs- In-
dustrie gehören 12 Fabriken, von denen als be-
deutendste zu nennen sind die Erste Bromberger
Uniformfabrik Edwin Hannemann, die Uniform-
fabrik Industria und die Posamentenfabrik „Pa-
samon“. Zu erwähnen sind weiterhin 1 Hosen-
trägerfabrik, 1 Uniformmützenfabrik, 1 Netze-
fabrik, 2 Verbandstoff-Fabriken, 1 Schirmfabrik und
2 Strumpffabriken.

Der Großhandel kommt vorwärts

Neben der Industrie war infolge der verkehr-
mäßig günstigen Lage Brombergs hier auch ein
Großhandel entstanden, dessen Tätigkeitsgebiet
sich weit über den Bromberger Raum hinaus
erstreckte.

Während der polnischen Zeit trat auf dem Ge-
biet des Großhandels infolge der obenerwähnten,
mit der Entwicklung Gdingens im Zusammenhang
stehenden Umstände ein starker Rückschlag ein.
Er zeigte sich vor allem darin, daß die Zahl der im
Bromberger Raum vorhandenen Großhandelsfirmen
zurückging und der noch vorhandene Großhandel
in seinem Wirkungskreis eingeengt wurde. Immer-
hin aber bestand bei der Befreiung noch ein Groß-
handel, der zum Teil in der Lage war, erhöhte
Aufgaben zu übernehmen. Im übrigen wurde in den
zwei Jahren nach der Befreiung der Großhandel so
weit wieder aufgebaut, daß er imstande ist, die
Versorgung, soweit seine Funktion reicht, zu ge-
währleisten. Darüber hinaus ist es aber das Be-
streben, dem Großhandel in Bromberg seine alte
hervorragende Stellung wieder zu verschaffen und
nach Möglichkeit seinen Wirkungskreis gegenüber
der Zeit vor dem Weltkriege noch erheblich zu
erweitern. Besonders ist hier an die Belieferung
weiter Teile des Warthegaues durch den Groß-
handel allgemein und an die Belieferung des Ge-
neralgouvernements auf Spezialgebieten gedacht.
Es bestehen z. Zt. im Bezirk 97 Großhandels-
betriebe.

Die Errichtung weiterer 48 Großhandlungen in
absehbarer Zeit ist vorgesehen, darunter nament-
lich die Errichtung von Großhandelsbetrieben, die
in einer gewissen Richtung spezialisiert sind. Die
Planungsvorschläge — auf Grund der Erfahrungen
des Altreichs gemacht — sehen eine weitere Er-
gänzung vor, die den organischen Aufbau des
Großhandels im Bromberger Raum vollenden wird.
Z. Zt. bietet der Großhandel folgendes Bild:

Nahrungs- und Genußmittel	25 Betriebe
darunter 8 Sortimentsgroßhandlungen	
Kohle	5 „
Eisen, Stahl, Metalle	3 „
Maschinen	3 „
Fahrräder und Kraftfahrzeuge	4 „
Baustoffe	3 „
Holz	8 „
Mineralöle, Fette	2 „
Pharm. u. kosmet. Artikel	3 „
Papier, Papierwaren, Büromaschinen	8 „
Getreide, Düngemittel	6 „
Spinnstoffe	7 „
Industrielle u. techn. Artikel	8 „
Häute, Felle, Pelze und Leder	5 „
Säcke und Jute	1 „
Tafelglas	1 „
Haus- u. Küchengeräte	1 „
Seilereibedarfartikel	1 „
Schuhcreme	1 „
Tabakaren	2 „

Zur Struktur des Einzelhandels im Bezirk
Bromberg ist nichts besonderes zu sagen.

Die eingangs erwähnte kolossale Uebersetzung,
die zu polnischer Zeit bestanden hat, ist beseitigt
worden. Der Einzelhandel wird nach Altreichs-
grundsätzen aufgebaut. Schwierigkeiten haben sich
im allgemeinen nicht ergeben.

Verkehr nach allen Richtungen

Das Speditionsgewerbe in Bromberg sowie
in den Kreisstädten ist mit insgesamt 17 Betrieben
vertreten, die alle leistungsfähig und z. T. auch
ausbaufähig sind. Der Umfang der Tätigkeit des
Spediteurs hat erheblich zugenommen, da zur Ent-
lastung der Reichsbahn viele Transporte auf dem
Wasserwege ausgeführt werden und der Spediteur
hierbei in einem Umfange mitzuwirken hat, wie
es vorher nie der Fall gewesen ist.

Für die Abfuhr von Kohlen, Baumaterialien,
Massengut und dergl. ist eine Reihe größerer und
kleinerer Fuhrbetriebe eingesetzt. Ihre An-
zahl beläuft sich auf rund 60. Bei der Ausführung
größerer Bauvorhaben im Hoch- und Tiefbau sind
16 Lastkraftwagen-Unternehmen be-
schäftigt. Mit allen diesen Unternehmungen ist
aber der Bedarf an Laderaum noch nicht gedeckt.
Bei Anhäufung von Transporten muß daher eine
Fahrbereitschaft eingreifen. 13 Unternehmen
von Kraftomnibussen sind für den Personen-
verkehr eingesetzt. Für den Stadtverkehr sind
13 Kraftdroschken in Bromberg und in den
Landstädten nach Bedarf je 1—2 Kraftdroschken
zugelassen.

Auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt sind
zwei Unternehmen in Bromberg tätig: die Brom-
berger Schleppschiffahrt A. G., die bereits vor dem
Weltkriege eines der größten Binnenschiffahrts-
unternehmen überhaupt war, und die Fa. Behrendt
& Schulz, ein neugegründetes Unternehmen, das
seine Bewährungsprobe bereits bestanden hat. Mit
Rücksicht auf die verkehrsmäßige Bedeutung
Brombergs haben weitere deutsche Binnenschiff-
fahrts-Unternehmungen die Genehmigung zur
Niederlassung in Bromberg beantragt.

Der gesamte Verkehr auf der Weichsel, der
Brahe und der oberen Netze ist durch die Brom-
berger Binnenschiffahrtsunternehmen allein ausge-
führt worden. Beheimatet sind im Bromberger Be-

zirk ausweislich des Schiffsregisters 183 Binnenschiffe.

Die Holzflößerei auf der Weichsel, der Brahe und dem Bromberger Kanal westwärts ist wieder aufgenommen worden. Vor dem Weltkrieg hatte die Holzflößerei eine große Bedeutung, während der Polenzeit ist sie jedoch infolge Drosselung des Verkehrs mit dem Deutschen Reich auf ein Mindestmaß gesunken.

Mit der Holzflößerei beschäftigt sich z. Zt. 1 Firma, 1 weitere Firma wird in der nächsten Zeit die Genehmigung zur Ausübung der Holzflößerei erhalten.

Das Vermittlergewerbe, soweit es durch Deutsche ausgeübt wurde, hat in der polnischen Zeit schwer zu kämpfen gehabt. Nach der Befreiung befanden sich in Bromberg lediglich noch 21 deutsche Handelsvertreter. Die Zahl der Handelsvertreter beträgt z. Zt. 53. Deutsche Versicherungsvertreter waren bei der Befreiung nur 2 vorhanden. Z. Zt. beträgt ihre Zahl im gesamten Bezirk 13. In der Sparte Buchsachverständige sind im Bezirk ansässig 1 Wirtschaftsprüfer, 1 vereidigter Bücherrevisor und 7 zugelassene Helfer in Steuersachen. Von den letzteren waren bereits 2 vor dem Kriege in Bromberg tätig und sollen demnächst als Bücherrevisoren öffentlich angestellt und beedigt werden. An wirklich gut vorgebildeten Bücherrevisoren besteht ein ausgesprochener Mangel.

Von den übrigen Zweigen des kaufmännischen Hilfsgewerbes sind in Bromberg vertreten: 1 Grundstücks- und Hypothekemakler, 1 Auskunftsbüro,

1 Auskunftserteiler, 2 Unternehmungen des Bewachungsgewerbes, 1 Anschlagunternehmen und 2 Abschreibebüros.

Im Bankgewerbe bestanden bei der Befreiung an deutschen Instituten 1 selbständige Bankniederlassung auf Genossenschaftsbasis die Deutsche Volksbank, je 1 Zweigstelle einer Aktien- und Genossenschaftsbank und 1 Vereinsbank. An polnischen Banken bestanden 2 staatliche Banken und 1 Zweigstelle der Bank des Verbandes der Erwerbsgenossenschaften. 3 weitere polnische Genossenschaftsbanken waren ohne Bedeutung, zum Teil waren sie sogar zahlungsunfähig.

Nach der Befreiung wurde 1 Zweigstelle einer Danziger Aktienbank, der Ostdeutschen Privatbank, in Bromberg eröffnet. Die erwähnte Zweigstelle einer Genossenschaftsbank wurde von der Raiffeisenbank Danzig-Westpreußen als Zweigstelle und die Vereinsbank von der Deutschen Volksbank übernommen. Außerdem gründete die Bank der Danzig-Westpreußischen Landschaft in Bromberg eine Zweigniederlassung.

Es befinden sich somit in Bromberg selbst jetzt 5 Bankanstalten, nämlich die Deutsche Volksbank, die Ostbank A. G., Filiale Bromberg, die Ostdeutsche Privat-Aktienbank, Niederlassung Bromberg, die Raiffeisenbank Danzig-Westpreußen, Filiale Bromberg und die Bank der Danzig-Westpreußischen Landschaft, Filiale Bromberg, fernerhin die Reichsbankstelle und 2 Sparkassen, die Sparkasse der Stadt Bromberg und die Sparkasse des Kreises Bromberg.

Kabelwerk Bromberg ^AG

Fordoner Straße 112

BROMBERG
Gau Danzig-Westpreußen

Fernruf 1007 u. 1150

Bleikabel

für **Starkstrom** (Licht- und Kraftübertragung)

auch für **Hochspannungskabel**

Schwachstrom (Telefonkabel für Orts- u. Fernverkehr, Telegraphenkabel usw.)

Isoliertes Leitungsmaterial

Gummileitungen: z. B. Schlauchkabel (auch für Grubenbetrieb)

Autolackleitungen, Glühlichtschnüre usw.

Rohrdrähte / Dynamodrähte

Isolierte Leitungen für Fernmeldeanlagen

(Schaltkabel) / Schaltdrähte / Wachsdrähte usw.

Blankmaterial

Kupferdrähte / Aluminiumdrähte / Antennenlitzen

In den Kreisstädten des Bezirks bestehen 4 weitere Kreissparkassen, ferner in Zempelburg und Vandsburg je eine kleinere Genossenschaftsbank.

Erstrangiger Wirtschaftsplatz

Bromberg wird dem Willen des Gauleiters gemäß sich im Süden des Gaus zu einem Kultur- und Wirtschaftszentrum entwickeln. Die Wirtschaft im Bromberger Raum erfüllt bereits heute alle Voraussetzungen, die notwendig sind, dieses Ziel auf dem Sektor Wirtschaft zu verwirklichen. Der Großhandel wird auf die Aufgabe ausgerichtet werden, den ihm so gut bekannten Raum des gesamten Generalgouvernements zu beliefern. Die Entwicklung im Osten wird zur Folge haben, daß auch ein großer Teil des „Russengeschäfts“, namentlich in Holz und Getreide, wieder von und in Bromberg gemacht werden kann.

Die verkehrsmäßig so überaus günstige Lage Brombergs wird es weiter mit sich bringen, daß im Gefolge der Entwicklung im Osten der Handel, insbesondere mit Häuten und Fellen, Pelzen und Leder sowie Maschinen, namentlich Landmaschinen, dem Bromberger Handel einen gewaltigen Aufschwung geben und Bromberg unter den Handelsstädten des Ostens einen der ersten Plätze sichern wird.

Die Industrie wird die alten engen Beziehungen zu dem gesamten Gebiet des Generalgouvernements wieder intensiv gestalten können. Unter Berücksichtigung der günstigen — man könnte fast sagen

zentralen — Verkehrslage Brombergs ist es durchaus nicht abwegig, an die Schaffung einer Exportindustrie zu denken, deren Aufgabe es sein wird, den nordischen, baltischen, russischen und südöstlichen Raum zu beliefern. Bromberg kann hier an alte Erfolge anknüpfen; denn unter seinen Firmen gibt es nicht wenige, die als Exporteure eine stolze Tradition haben.

Bei — auch nur teilweiser — Verwirklichung derartiger Möglichkeiten wird die Binnenschifffahrt große Aufgaben haben und mit dem gesamten Verkehrsgewerbe einen unerhörten Aufschwung nehmen.

Eine solche breite Grundlage für die Wirtschaft des Gaus, wie sie in seinem Süden, in Bromberg, im Zuge der neuesten politischen Entwicklung geschaffen werden wird, wird besonders auch für die Gauhauptstadt einen außerordentlich günstigen Faktor darstellen. Denn Danzig als naturgegebener Seehafen und Umschlagsplatz wird eine feste Grundlage im Süden des Gaus zur Erfüllung seiner Funktion sehr begrüßen.

Es wird daher die Aufgabe der kommenden Zeit sein, eine wirtschaftspolitische Abstimmung zu bringen. Daß sie nach nationalsozialistischen Grundsätzen in einer Weise vorgenommen wird, die nicht nur Bromberg und Danzig, sondern dem gesamten Gau gerecht wird, dafür ist dadurch gesorgt, daß die Aemter des Gauwirtschaftsberaters, des Leiters der Selbstverwaltung der Wirtschaft und des Beauftragten des Gauleiters für die Wirtschaftsplanung in eine Hand gelegt sind, in die Hand eines alten Nationalsozialisten.

Bank der Danzig-Westpreußischen Landschaft

Öffentlich-rechtliche Bankanstalt

Bromberg • Adolf-Hitler-Straße 30

Ausführung von Bankgeschäften aller Art

Mündelsichere Anlagen von Spargeldern und Wertpapieren

Kredite verschiedenster Art u. a. Kredite auf Kriegsschädenansprüche

zum Wiederaufbau und zur Beschaffung von lebendem und totem Inventar

Vorkredite auf Tilgungshypotheken der Danzig-Westpreußischen Landschaft

Die Gestaltung des Bromberger Großhandels

Im Bezirk Bromberg war für den Handel nach Beendigung des Polenfeldzuges eine außerordentliche Aufbauarbeit zu leisten, da in diesem Teil des Reichsgaues im Gegensatz zu dem Gebiet des ehemaligen Freistaates Danzig eine gesunde deutsche Wirtschaft und deutsche Ordnung fehlten. Nach der Sicherstellung der polnischen und jüdischen Betriebe und nach der Übernahme derselben durch kommissarische Verwalter mußte den Betrieben zumeist durch rastlose Arbeit erst ein deutsches Gesicht gegeben werden. Dies gilt vor allem für die Betriebe des Einzelhandels, wo aus den vorhandenen unfreundlichen Läden Betriebe geschaffen wurden, die deutschen Vorstellungen entsprachen. Nicht selten ist hier sogar Mustergültiges entstanden. (Näheres über den Einzelhandel in einem besonderen Artikel.)

Im Zusammenhang mit der Darstellung der Entwicklung des Einzelhandels im Bezirk Bromberg erhebt sich auch die Frage, wieviel Einzelhandelsfirmen im Bezirk überhaupt benötigt werden. Diese Frage ist für die Planung von Bedeutung. Da die Verhältnisse stets im Fluß sind, sind auch die Zahlen Veränderungen unterworfen. Zahlreiche Betriebe werden zur Zeit noch von kommissarischen Verwaltern geführt, insbesondere diejenigen, die den Frontkämpfern vorbehalten bleiben. Die meisten kommissarischen Verwalter haben eine selbstlose und erfolgreiche Arbeit geleistet, so daß Versorgungsschwierigkeiten nirgends aufgetreten sind.

Man kann ganz allgemein sagen, daß im Zuge des Wiederaufbaues die Bereinigung und Entwicklung des Einzelhandels in Bromberg und im Kammerbezirk mehr als günstig verlaufen ist. Der deutsche Kaufmann konnte seine Umsätze erheblich steigern. Begründet liegt diese Entwicklung zum Teil in den alten Beständen, die den Kaufleuten noch zur Verfügung standen, und zum anderen Teil darin, daß die Bewirtschaftung der Lebensmittel erst Ende 1940 einsetzte. Ein Teil unserer Kaufleute benutzte diese günstige Konjunktorentwicklung zur Umgestaltung ihrer Geschäftsräume, soweit die durch den Krieg hervorgerufenen Beschränkungen dies gestatteten.

Nicht alle Verkaufsstellen aber wurden wieder eröffnet, weil dies der Bereinigung des Handels widersprochen hätte. Wo nun Geschäfte stillgelegt sind und die Schaufenster leerbleiben mußten, sind Dekorationen in die Fenster gestellt worden.

Die Bedeutung des Bromberger Großhandels dagegen beruht auf der Erfüllung vornehmlich folgender Aufgaben:

1. Versorgung der im Bezirk ansässigen Industrie mit Rohstoffen,
2. Aufkauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse und deren Weiterveräußerung, sowie Versorgung der Landwirtschaft mit landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln,
3. Versorgung des Bezirks mit lebenswichtigen Konsumgütern. Daneben spielt der Großhandel mit Erzeugnissen der im Bezirk ansässigen Industrie nur eine relativ untergeordnete Rolle.

Für die Versorgung der Industrie steht obenan der Großhandel mit Kohlen und Treibstoffen, mit Eisen und Metallen, mit Häuten und Fellen, mit

Altmaterialien, wobei insbesondere an Rohstoffe für die Papierindustrie gedacht ist, und mit Rohfasern. Auch der Baustoffhandel, der der Bauindustrie die erforderlichen Materialien zubringt, ist hier zu nennen, ebenso der Furniergroßhandel, der, weil die hier ansässige Furnierindustrie zur vollen Befriedigung des Bedarfs der Möbelfabriken nicht ausreicht, zusätzlich an den anderen Gebieten die benötigten Furniere an die Industrie heranbringt.

Die genannten Handelszweige erschöpfen sich jedoch nicht in der Versorgung der Industrie und des Gewerbes. Auch der nachgeordnete Handel (Einzelhandel) muß in dem erforderlichen Umfange regelmäßig mit Ware versorgt werden, wie dies bei Kohle und Eisen der Fall ist. Dabei reicht das Betätigungsfeld des in Bromberg ansässigen Großhandels zum Teil ganz erheblich über den Bezirk hinaus; insbesondere besteht von jeher eine starke Ausstrahlung des Bromberger Großhandels in die nördlichen Gebiete des Warthegaues (Regierungsbezirk Hohensalza).

Der Getreidehandel, der ebenfalls weit über die Verwaltungsgrenzen des Bromberger Bezirks hinausgreift, ist in der Hauptsache gleichfalls für die Versorgung der verarbeitenden Industrie mit Rohstoffen tätig. So beliefert er die Mühlen, die Mälzereien und die Kartoffelbrennereien. Andererseits versorgt er die Landwirtschaft wieder mit Düngemitteln, zum Teil auch mit Kohle und sonstigen landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln.

Der Großhandel mit landwirtschaftlichen Maschinen versieht die Landwirtschaft mit Traktoren, Landmaschinen und -Geräten. Ihm kommt gerade jetzt, in der Zeit außerordentlicher Knappheit an Pferden, eine ganz besondere Bedeutung für die Erfüllung des landwirtschaftlichen Produktionsprogramms und damit auch für die Ernährung zu.

Zu den landwirtschaftlichen Erzeugnissen gehört auch das Holz. Infolge des großen Holzanfalls im Kammerbezirk hat auch der Holzhandel eine wichtige Aufgabe. Zu polnischer Zeit hatte der in Westpreußen gebietsansässige Holzhandel nur eine untergeordnete Stellung, da er im allgemeinen an den großen Holzeinkäufen in Bialystok und Grodno wenig beteiligt war. Er belieferte die Sägewerke im Gebiet und hatte ein bestimmtes, wenn auch nicht großes, Ausfuhrkontingent nach dem Reich. Da die Holzindustrie jedoch bereits einen außerordentlichen Aufschwung genommen hat, wird der Holzhandel in aller Kürze aus der Erstarrung, in der er sich befand, gelöst sein; er sieht der künftigen Entwicklung, die ihm ein reiches Aufgabengebiet eröffnet, mit Zuversicht entgegen.

Zu den Großhandelszweigen, denen die Befriedigung des Konsumbedarfs als Aufgabe gestellt ist, gehört zunächst der am Platze sehr bedeutende Lebensmittelgroßhandel, der in erster Linie die Stadt Bromberg, in zweiter Linie aber auch das Hinterland regelmäßig mit Ware zu versorgen hat und seine eigenen Lager wiederum ergänzt durch Aufkäufe im Hinterland sowie durch Käufe bei den Danziger Importeuren. Darüber, daß Brom-

berg über ausreichende Kaufkraft verfügt, um auch einem oder zwei hier ansässigen Importeuren von Südfrüchten u. dergl. mehr als ein Auskommen zu sichern, kann kein Zweifel bestehen, wenn auch die Bestrebungen, sich diesem Betätigungsfeld zu widmen, durch die unter den derzeitigen Verhältnissen gegebenen Schwierigkeiten im Auslandsgeschäft sehr beeinträchtigt werden.

Auch für den Textilgroßhandel bietet Bromberg eine starke Position, die erst noch ausgebaut werden muß. Während früher die Litzmannstädter Textilindustrie das gesamte Gebiet auf die Weise belieferte, daß sie regelmäßig durch ihre Vertreter die Kundschaft besuchen ließ, ist es heute so, daß der Abnehmer (Einzelhändler) dem Lieferanten (Großhändler oder Industrie) nachlaufen muß, weil bei Textilien angesichts der bestehenden Rohstoffknappheit der Absatz jeder Produktion marktmäßig ohne weiteres gesichert ist. Es ist für einen (z. B. in Litzmannstadt ansässigen) Textil-Industriellen wirtschaftlich möglich, und rentabel, seinen Vertreter das ganze Land bereisen zu lassen. Es ist jedoch nicht rentabel, wenn, wie dies in den vergangenen Monaten vielfach der Fall war, jeder einzelne Einzelhändler wegen des Ankaufes von Waren — wobei es sich oft nur um die Zuteilung geringster Mengen handelt — jeden Monat nach Litzmannstadt fährt. Hier muß ein im Bezirk ansässiger Großhandel eingreifen und die Funktion der Versorgung des Einzelhandels mit Ware dort übernehmen, wo früher der Litzmannstädter Industrielle seinen Absatz gesucht hat. Die Vorberei-

tungen, diesen Textilgroßhandel, der tatkräftig und leistungsfähig sein muß, aufzubauen, sind im Gange, aber noch nicht abgeschlossen.

Ferner ist der Papiergroßhandel zu nennen, für den in einem Industriezentrum wie Bromberg ein ganz besonderes Betätigungsfeld geboten ist, der Großhandel mit Drogen und pharmazeutischen Erzeugnissen und mit elektrotechnischen Artikeln.

Im Absatz von Erzeugnissen der im Bezirk ansässigen Industrie betätigt sich der Großhandel in erster Linie mit Fahrrädern. Das Arbeitsgebiet dieses Handels umfaßte vor dem Ausbruch des Krieges sehr weite Gebiete von Kongreßpolen. Inwieweit künftig dorthin geliefert werden kann, muß jedoch abgewartet werden.

Eine wirtschaftliche Leistung kann in Kriegzeiten nur unter dem Gesichtspunkt beurteilt werden, inwieweit sie dazu beiträgt, den Abwehrkampf gegen die Feinde bestehen zu helfen. Für den Handel gesehen, bedeutet dies die Versorgung des militärischen, öffentlichen und privaten Bedarfs mit kriegsentscheidenden und lebensnotwendigen Gütern; er trägt die Verantwortung für eine gerechte Verteilung, er hat eine volkswirtschaftliche Treuhänder- und Absatzlenkerfunktion erhalten.

Der Bromberger Handel hat seit der Befreiung unseres Gebietes an der Mitarbeit für die Gesamtwirtschaft regen Anteil genommen und ist trotz aller Mühen und Unrast, die sie im Gefolge hat, allen ihm gestellten Aufgaben stets gewachsen gewesen.

Oelschläger.

Deutsche Industriebank

Aktienkapital und Reserven RM 610 Millionen

Berlin C 2, Schinkelplatz 3-4

Lang- und mittelfristige Kredite an Industrie, Handel und Handwerk

für den Reichsgau Danzig-Westpreußen:

Deutsche Industriebank

Vertretung Danzig

Danzig, Hundegasse 65 • Fernruf 238 91

Weitere Vertretungen in:

Breslau, Dresden, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover,
Karlsruhe, Kattowitz, Köln, Königsberg/Pr., München, Posen, Saarbrücken, Stettin, Wien

Verantwortungsbewußter Einzelhandel

Spezialisierung mit Maßen

Auf Grund der Bedeutung, die der Einzelhandel durch seine besondere durch die augenblickliche Lage bedingte politische Aufgabe besitzt, erscheint es geboten, die in den Ostgebieten vorliegenden Verhältnisse auf diesem Sektor der gewerblichen Wirtschaft zu betrachten. Wenn man hierbei von den Verhältnissen, die zu polnischer Zeit bestanden, ausgeht, so lassen sich Parallelen zu denen des Altreichs ziehen insofern, als der Einzelhandel

angesetzt worden sind. Die Auswahl der Bewerber wurde neben der fachlichen Voraussetzung nach persönlichen und völkischen Gesichtspunkten getroffen. Man ging davon aus, daß das Gebiet nur dann in kurzer Zeit deutsch gemacht werden könnte, wenn möglichst zahlreiche selbständige Einzelexistenzen geschaffen würden. Aus diesem Grunde wurden Filialgründungen des Altreichs im hiesigen Bezirk grundsätzlich abgelehnt. Der Aufbau und Ansatz der Einzelhandelsbetriebe vollzog sich in Bromberg nach den von der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel herausgegebenen Richtlinien, die dort, wo es besondere Umstände erforderten, eine Abänderung erfahren mußten.



Neuzeitliche Ladengestaltung in Bromberg
Blick in ein Juweliergeschäft
Foto: Wruck, Bromberg

durch eine außergewöhnliche Uebersetzung gekennzeichnet war. Das Schwergewicht der Arbeit der mit der Durchführung der Planungsaufgaben betrauten Stellen mußte sich also darauf erstrecken, nach der Erfassung der vorhandenen Einzelhandelsgeschäfte eine Schließung der polnischen und jüdischen Betriebe vorzunehmen, die für die Versorgung nicht notwendig waren. So wurden in der Stadt Bromberg allein im November und Dezember 1939 von den vorhandenen 700 Kolonialwarengeschäften 400, von 190 Textilwarengeschäften 70, von 50 Drogerien 22 Betriebe geschlossen.

Wenn auch die Stadt Bromberg bereits bei der Befreiung der Ostgebiete eine verhältnismäßig große Anzahl deutscher Einzelhandelsgeschäfte besaß, so befand sich doch die überwiegende Anzahl der Geschäfte in polnischer Hand. Diese wurden zunächst von kommissarischen Verwaltern geführt. Die Verwertung der beschlagnahmten Betriebe erfolgte nach den Richtlinien des Reichsführers SS als Reichskommissar für die Festigung deutschen Volkstums dergestalt, daß hierbei in erster Linie hiesige Volksdeutsche berücksichtigt wurden. Von Umsiedlern, die in der Rangfolge an zweiter Stelle folgen, wurden vornehmlich Baltendeutsche eingesetzt, in einzelnen Fällen Wolhynien-, Litauen- und Bessarabiendeutsche.

An die Prüfung der fachlichen Eignung mußte ein verschiedener Maßstab gelegt werden. Es lag auf der Hand, daß dieser bei volksdeutschen Bewerbern und Umsiedlern ein anderer war, als bei reichsdeutschen, die übrigens in geringerer Zahl

In den Kreisstädten des Bezirkes ist nach den gleichen Planungsgrundsätzen verfahren worden. In ländlichen Gegenden hat man den Typ des Gemischtwarengeschäftes, der bereits zu polnischer Zeit bestand, beibehalten. In kleineren Dörfern ist dem Einzelhandelsgeschäft eine Gaststätte angegliedert. Hier handelt es sich um eine Verbindung, die den Ansprüchen der Bevölkerung gerecht wird und an der man festgehalten hat.

Bei der Festsetzung des Warensortiments der Einzelhandelsbetriebe mußte in vielen Fällen eine Bereinigung der einzelnen Branchen erfolgen. Man ist hierbei von den Verhältnissen im Altreich ausgegangen und hat versucht, ähnliche und größere Mängel im hiesigen Gebiet zu beseitigen. Der Aufbau der Geschäfte erfolgte nach dem Grundsatz einer verantwortungsbewußten Spezialisierung. Im Vordergrund stand die Erwägung, solche Spezialgeschäfte zu errichten, deren Krisenfestigkeit gewährleistet ist. Als Beispiel für die Planung sei der Tabakwaren-Einzelhandel der Stadt Bromberg angeführt. Mit Ausnahme weniger am Rande der Stadt gelegener Kolonialwarengeschäfte, die die Genehmigung zum



Neuzeitliche Ladengestaltung in Bromberg
Blick in ein Zigarrengeschäft
Foto: Privat

Verkauf von Tabakwaren besitzen, befinden sich im Gebiet der Stadt Bromberg ausschließlich Tabakwaren-Spezialgeschäfte. Auch in den Kreisstädten des Bezirkes ist man dabei, eine Bereinigung des Kolonialwarenhandels in dieser Hinsicht zu

erzielen. Man geht hier jedoch sehr vorsichtig vor, denn im hiesigen Gebiet ist zur Zeit im Nahrungs- und Genußmittelhandel ein Umsatzrückgang eingetreten. Da auch in einigen anderen Branchen die gleichen Verhältnisse vorliegen, verfährt man auch hier zurückhaltend. Eine endgültige Regelung wird nach Kriegsende in Anlehnung an die von der Organisation der gewerblichen Wirtschaft zu erwartenden Richtlinien erfolgen.

Wenn zuvor von dem bevorzugten Einsatz der Volksdeutschen und Umsiedler gesprochen wird, so muß zur Vervollständigung des Bildes auf den Frontkämpfereinsatz eingegangen werden. In der Erkenntnis der Tatsache, daß der Frontkämpfer, der den Osten befreit hat, einen Anspruch besitzt, sich hier nach Kriegsende eine Existenz zu schaffen, haben die zuständigen Stellen bei Beginn ihrer Arbeit dieser Frage ihr besonderes Interesse zugewandt.

So sind seit längerer Zeit mehrere, zur Zeit noch treuhänderisch verwaltete Geschäfte für Frontkämpfer sichergestellt worden. Außerdem werden sämtliche Neuerrichtungen von Geschäften Frontkämpfern vorbehalten. Im Zuge dieser Maßnahme sind sowohl in Bromberg wie im gesamten Bezirk eine Reihe von Betrieben für diesen Einsatz bestimmt. Im Laufe der nächsten Zeit werden diese Läden nach dem Vorbild deutscher Geschäfte ausgestaltet, mit Ware versorgt und so in Betrieb genommen werden. Dadurch wird naturgemäß die Anzahl der bereits für den Einsatz von Frontkämpfern bestimmten Betriebe erhöht. Sämtliche Frontkämpfergeschäfte werden in die seit eipiger Zeit gegründete Auffang-Gesellschaft für Kriegsteilnehmerbetriebe des Handels im Reichsgau Danzig-Westpreußen überführt, die diese bis zum Einsatz der Frontkämpfer leitet.

In diesem Zusammenhang sei kurz auf die Mentalität der hiesigen Einzelhandelskaufleute eingegangen. Die Verschiedenartigkeit der Herkunft der

hiesigen Einzelhändler wirkt sich in der Zusammenarbeit untereinander sehr günstig aus. Bereits heute läßt sich sagen, daß die Einzelhändler sich in wirklicher Berufskameradschaft zusammengefunden haben und einen ausgesprochenen Konkurrenzneid, wie er im Altreich zum Teil noch vorhanden ist, nicht kennen. Der Organisation der gewerblichen Wirtschaft stehen sie außerordentlich positiv gegenüber. Allenthalben ist das Bestreben festzustellen, den Geschäften ein deutsches Gepräge zu geben. So sind im Laufe der vergangenen Monate in Bromberg und im Bezirk Einzelhandelsgeschäfte entstanden, die einem Vergleich mit mustergültigen Betrieben des Altreichs durchaus standhalten können.

Selbstverständlich ist diese Tatsache auch darauf zurückzuführen, daß die Umsätze des Jahres 1940 im hiesigen Bezirk, wie allgemein in den Ostgebieten, außerordentlich hoch gewesen sind. Aus diesem Grunde ist der Appell der zuständigen Stellen, eine Senkung der Preise vorzunehmen, bei dem Einzelhandel auf fruchtbaren Boden gefallen. Zu erwähnen wäre, daß der hiesige Einzelhandel auf Einwirken seiner Berufsorganisation bereits seit längerer Zeit darauf bedacht ist, zur Versorgung der minderbemittelten Bevölkerung billige Ware zur Verfügung zu halten. Der Einzelhandel ist davon überzeugt, daß er im Laufe der Zeit durch Anknüpfung entsprechender Lieferbeziehungen diese Frage so lösen wird, daß die Errichtung eines Einheitspreisgeschäftes in Bromberg nicht notwendig ist.

Er ist sich hierin seiner Verpflichtung in der Bedarfsdeckung der minderbemittelten Bevölkerung ebenso bewußt, wie es ihm gelungen ist, sich das Vertrauen der Partei- und Staatsstellen des hiesigen Bezirkes in verhältnismäßig kurzer Zeit zu erwerben.

Diplom-Volkswirt Frey.
Geschäftsführer der Bezirksstelle Bromberg
der Wirtschaftsgruppe Einzelhandel

Werften im Weichselgebiet

Die außerordentlich dringende Transportlage hat dazu geführt, daß heute auch im Osten bereits ein großer Teil der Transporte durch die Binnenschifffahrt mit ausgeführt wird. Diese Tatsache bedingt aber, daß der vorhandene Schiffsraum durch die notwendigen Instandsetzungsarbeiten erhalten bleibt und daß weiterhin auch Schiffe, die durch die Kriegereignisse nicht mehr einsatzfähig sind, der Binnenschifffahrt wieder zugeführt werden. Erfreulicherweise haben sich einige Unternehmer, besonders auch aus Hamburg, bereit gefunden, entsprechende leistungsfähige Flußschiffswerften im Weichselgebiet zu errichten. Diese Werften sind zum Teil schon recht gut ausgebaut und mit allen modernen Einrichtungen ausgestattet. Für das Umschulen und Einarbeiten der ansässigen ostdeutschen Handwerker steht eine Anzahl guter Meister und Lehrkräfte zur Verfügung, so daß die Werftbetriebe im allgemeinen schon eine recht gute Entwicklung zeigen.

Als Sonderheit verfügen diese Unternehmungen auch über eine reiche Erfahrung auf dem Spezialgebiet der Bergung von Schiffen usw. Unter anderem konnte eines dieser Unternehmen aus Schultitz vor kurzem einen großen Thermostrahlzug von 35 t, der mit der Kriegsbrücke in Graudenz zusammengebrochen war, in einwandfreier Weise bergen, so daß die bereits in Aussicht genommene Sprengung dieser Brücke vermieden werden konnte.

Es ist nur zu wünschen, daß den jungen Unternehmungen durch Erteilung von Neubaufträgen ein weiteres Arbeitsgebiet eröffnet wird zum Nutzen der immer stärker sich entwickelnden Binnenschifffahrt.

Wilh. Puls
i. F. Weichselwerft Hellmut Wulf
Schultitz, Bromberg.

„ARTUS“ Danziger Reederei- und Handels-Akt.-Ges.

Telegr.-Adr.: Artus

DANZIG

Sammel-Ruf: 21541

Schiffsmaklerei, Spedition, Stauerei, Kohlenumschlag, Lieferung von Bunkerkohlen

Überlieferungen im Handwerk

Von Dr. Meusch, Geschäftsführer der Kreishandwerkerschaft Bromberg

Das deutsche Handwerk in Bromberg blickt auf eine Jahrhunderte alte Ueberlieferung zurück. Wohl die älteste Bromberger Innung ist die der Töpfer- und Ofensetzer, die bereits aus dem Jahre 1446 stammt und von der heute noch Siegel und Urkunden vorhanden sind. Mit dem Gewerbestatut für Westpreußen, das Friedrich der Große im Jahre 1774 erlassen hat, wurde das handwerkliche Organisationswesen — die Zünfte und ihre Privilegien — auf eine neue Grundlage gestellt und mit ihm der Aufbau eines selbständigen und leistungsfähigen Handwerks auch in Bromberg eingeleitet. Der große König schaffte Ordnung und Sauberkeit und legte den Grundstein zum Ausbau einer heimischen Wirtschaft. Das ganze 19. Jahrhundert setzt die damals begonnene Entwicklung fort. Mit der Errichtung einer eigenen Handwerkskammer in Bromberg im Jahre 1900 erhält das heimische Handwerk seine eigene ständische Vertretung.

Eine Vielzahl kleiner Innungen gehörte in dem damaligen Regierungsbezirk Bromberg zur Handwerkskammer Bromberg, die damals (1903) einen Bestand von insgesamt 10 000 Betrieben aufwies. Wertvolles Aktenmaterial, das jetzt bei der Uebernahme und Befreiung der Heimat aufgefunden wurde, zeigt uns unter anderem auch den Einsatz des heimischen Handwerks im Weltkriege 1914—18. Erschütternd sind die Protokollbücher der Innungen, die noch in den Jahren 1920—22 Aufzeichnungen über deutsche Versammlungen enthielten, während die nächsten dann bereits in polnischer Sprache abgefaßt waren.

Politisiertes Handwerk zu polnischer Zeit

Da das deutsche Handwerk von jeher eine große Stütze im Volkstumskampf gewesen ist, setzten die polnischen Machthaber alles daran, ihm das Rückgrat zu brechen. Zunächst wurde darum die Handwerkskammer von Bromberg fortgenommen und nach Posen verlegt. Späterhin erhielt sie dann ihren Sitz in Thorn. Nur ein lockerer Zusammenschluß verband noch die Innungen untereinander. Die Innungsführung selbst aber war ausgerichtet auf eine Polonisierung der gesamten handwerkliche Repressalien taten ein übriges, so daß der die deutschen Mitglieder, steuerliche und preisliche Repressalien taten ein übriges, sodaß der zahlenmäßige Gesamtbestand der deutschen Betriebe langsam zurückging. Die Mitgliedschaft zur polnischen Handwerksinnung war jedoch freiwillig, so daß eine klare Ausrichtung selbst hier nicht erfolgen konnte.

Der polnische Handwerker war außerdem nicht in der Lage, das Können, die Fähigkeiten und die Beharrlichkeit des deutschen Handwerkers zu

übernehmen und zu wahren. Ein Niedergang ohnegleichen, eine Zersplitterung in kleinste wirtschaftliche Existenzen, die nur noch zum Schein selbständig waren, war die Folge. Pfuscharbeit und Preisschiebereien standen damit im unmittelbaren Zusammenhang. Der Lebensstandard der breiten Schichten der Bevölkerung war ferner zu gering, als das wertvolle handwerkliche Kulturgut erhalten, oder handwerkskünstlerisch-schöpferisch neu gestaltet werden konnte.

Mit der Befreiung der Heimat setzte eine planmäßige Reorganisation ein. Die Einführung der handwerklichen Grundgesetze sicherten auch im deutschen Bromberg dem Handwerk wiederum seinen wirtschaftlichen, kulturellen, und volkstumsmäßigen Lebensraum. Eine klare Innungsorganisation erfaßte die vorhandenen Betriebe pflichtmäßig unter der Führung der Obermeister, die zu meist sich schon im Volkstumskampf bewährt hatten, und die nun ihrerseits gewillt waren, die Erfahrungen, die sie in der Zwischenzeit gesammelt hatten, für den Neuaufbau ihres Berufes zu verwerten. Einige stammten auch aus dem Altreich und waren dem Ruf nach dem Osten gefolgt. Sie stellten sich hier mit allen Kräften dem Neuaufbau zur Verfügung. 42 Innungen sind jetzt mit dem Sitz in Bromberg errichtet. Die Innungsgebiete erstrecken sich sowohl auf Stadt und Land Bromberg, wie auch auf den Kreis Wirsitz und zum Teil in einigen Berufen über den gesamten Regierungsbezirk.

Die Kreishandwerkerschaft und mit ihr jede Innung hat eine Fülle von Aufgaben zu bewältigen gehabt. Nach der grundlegenden Erfassung der Vielzahl handwerklich, selbständiger Existenzen erfolgte unter dem Gesichtspunkt der Bereinigung, wie sie im Altreich die Verordnung zur Durchführung des Vierjahresplanes auf dem Gebiete der Handwerkswirtschaft von 1939 gebracht hat, die Ausgabe vorläufiger Handwerkskarten. Sofort mit dieser ersten Aufbauarbeit traten auch die kriegswirtschaftlichen Anforderungen an das Handwerk heran und mußten durch die Kreishandwerkerschaft vermittelt werden. Die gesamte Kontingentierung betriebsnotwendiger bewirtschafteter Rohstoffe, Verbrauchsbeschränkungen, Absatzregelungen und dergleichen mehr, mußten auch dem letzten Betriebe bekanntgegeben werden. Da die Einrichtungen der vorhandenen Betriebe durch die polnischen Zollmaßnahmen unvorstellbar dürftig waren, mußte für eine Neubeschaffung und Ergänzung der Maschinen und Werkzeuge gesorgt werden. Eine wesentliche Rolle fiel von vornherein weiterhin einer gesunden Preisgestaltung zu, die den kriegswirtschaftlichen Erfordernissen und dem Aufbau Rechnung tragen mußte. Das Handwerk als der letzte gewerbliche Be- und Verarbeiter

bildet ein wesentliches Bestandteil im wirtschaftlichen Gesamtgefüge. Es war daher gerade hier notwendig, durch Schulungen das Preisgefüge zu festigen.

Nachwuchs fehlt

Besondere Aufmerksamkeit mußte fernerhin den Fragen der Nachwuchsbildung, sowie dem gesamten Arbeitseinsatz gewidmet werden. Durch den Zuzug industrieller Großbetriebe, vor allem im Bauhaupt- und -nebengewerbe, entstanden schwere Schäden, die nur durch eine straffe Erfassung und Stärkung der handwerklichen Betriebe ausgeglichen werden können. Alle vorhandenen Arbeitskräfte waren aufgesogen, bevor die bodenständige Handwerkswirtschaft mit ihrem Aufbau beginnen konnte. Auf die Dauer gesehen, bildet aber die Bewältigung des Nachwuchsproblems die Grundlage für den Aufbau eines leistungsfähigen, handwerklichen Gesellenstandes und damit eines leistungsfähigen Handwerks überhaupt. Durch mannigfaltige Schulungskurse wurden daher zunächst die selbständigen Handwerker über die deutsche Betriebswirtschaft im Handwerk unterrichtet und über die Bedeutung ihrer eigenen, klaren, gewissenhaften handwerklichen Betriebsgestaltung. Fachliche Kurse vermittelten das notwendige Wissen für die Ablegung der Meisterprüfungen und die Kenntnis deutscher Werkstoffe. Der Aufbau von Gesellenprüfungskommissionen erfolgte zugleich hiermit und die Abnahme der ersten deutschen Gesellenprüfungen. In über 250 Innungsversammlungen und über 200 verschiedenen örtlichen Versammlungen und Sprechtagen wurden die Betriebe einheitlich ausgerichtet. Die immer rege Teilnahme bewies den Willen zur Mitarbeit jedes einzelnen.

Zu all diesen Aufgaben hinzu trat noch die Notwendigkeit der Umsiedlung deutscher Handwerker nach Bromberg und der Aufbau weiterer deutscher Betriebe. In unendlich mühseliger Kleinarbeit haben eine Reihe deutscher Handwerker in Bromberg sich eine neue Heimat geschaffen. Sie haben

zum Teil bessere Werkstätten aufgegeben, um hier in den befreiten Ostgebieten ihr ganzes Können und ihre ganze Kraft zur Verfügung zu stellen. Mit ihnen zusammen ist das altansässige deutsche Handwerk in Bromberg bestrebt, den Aufbau zu meistern und seinen wesentlichen Beitrag zum Gelingen des großen Werkes zu leisten. Sie sind überzeugt, daß sie neben dieser wirtschaftlichen Aufgabe, die sie übernommen haben, eine noch größere und verantwortungsvollere in der deutschen Volkstumsarbeit in der NSDAP und ihren Gliederungen gefunden haben. In seiner Vielzahl selbständiger, gesunder Betriebe und gutgeschulter einsatzfreudiger Meister stellt das Handwerk eine wesentliche Stütze des deutschen Volkstums im Osten, neben dem deutschen Bauerntum, dar. Erst vom selbständigen Handwerk aus können die Wege für die weitere Industrie-, Wirtschafts- und Verkehrsplanung erschlossen werden. Erst wenn es gelungen ist, soviel deutsche Handwerksbetriebe zum Ansatz zu bringen, daß die Versorgung der Bevölkerung mit handwerklichen Gütern und Leistungen jeder Art gesichert ist, wird auch jeder weitere Aufbau Erfolg haben.

Für jeden tüchtigen deutschen Handwerksmeister bietet sich daher in Bromberg noch ein großes verantwortungsvolles Tätigkeitsgebiet. Es ist nicht damit geschehen, irgendwelche Betriebe „übernehmen“ zu wollen, denn übernahmefähige Betriebe kennen wir hier nicht, die haben wir trotz größter Aufmerksamkeit bisher unter dem polnischen Bestand nicht angetroffen. Auf den selbstverantwortlichen und ernstesten Aufbauwillen, unter Zurückstellung eigenen Vorteils und eigener Bequemlichkeit kommt es uns allein an. Wir sind überzeugt, daß mit dieser Einstellung das Handwerk in Bromberg der Größe seiner ihm gestellten Aufgaben gerecht werden kann. Knüpfen wir also an die Jahrhunderte alte Tradition und blicken wir voll Stolz und Zuversicht in die Zukunft, mit dem eisernen Willen, wirtschaftlich, politisch und kulturell auch im Handwerk in Bromberg unseren Mann zu stehen!

»Lukullus«

Zuckerwaren-, Schokoladen- und Kakaofabrik

Telefon 1670 **BROMBERG** Posener Straße 16

Probleme im Warthgau

Von Rudolf Schimmig, Posen

Die Bedeutung der Industrie

Da Brombergs Handel sich auch auf den Warthgau erstreckt, glaubten wir es für richtig anzusehen, der Artikelreihe über Bromberg auch einige interessante Ausführungen über das Wirtschaftsleben des Warthlandes beizugeben.

Die Schriftleitung.

Die Wirtschaftsstruktur des Warthegaues wird als eine der großen Kornkammern des Reiches im wesentlichen von der agrarischen Seite her bestimmt. Doch verfügt der Gau, was nicht allgemein bekannt sein dürfte, auch über gesunde und vor allen Dingen ausbaufähige industrielle Grundlagen, wie z. B. im Litzmannstädter, Posener und Leslauer Bezirk. Nach der Wiedereingliederung der alten deutschen Ostgebiete erblickte man im Warthgau die dringlichste Aufgabe darin, die vorhandene Industrie in den kriegswirtschaftlichen Organismus einzufügen und ihm nutzbar zu machen. Die Schwierigkeiten bei der Lösung der gestellten Aufgabe bestanden erstens in der Unzulänglichkeit der technischen Anlagen, da während der polnischen Herrschaft auch auf diesem Gebiet des wirtschaftlichen Lebens vorwiegend von der aus der deutschen Zeit hinterlassenen Substanz gezehrt worden war, und zweitens in der ungenügenden Schulung der vorhandenen Arbeitskräfte. Trotz dieser bestehenden Lücken, die angesichts der durch den Krieg bedingten Beschränkungen nur zu einem geringen Teil ausgefüllt werden konnten, sind doch ganz erhebliche Produktionssteigerungen möglich gewesen, so daß der Warthgau heute auch auf industriellem Gebiet für die Gesamtwirtschaft des Reiches einige Bedeutung hat. Während im ersten Vierteljahr 1940 eine wertmäßige Produktion von rund 10 Millionen RM zu verzeichnen war, konnte im gleichen Zeitraum des Jahres 1941 eine Steigerung auf rund 80 Mill. RM festgestellt

werden. Im ganzen hat die wartheländische industrielle Produktion wertmäßig betrachtet die Grenze von 650 Mill. RM bereits überschritten. Bei der Hereinholung der Aufträge hat sich die Beteiligung der Betriebe des Warthlandes an den Auftragsbörsen recht günstig ausgewirkt. Mit der Steigerung der Produktion ist auch die Zahl der in der Industrie beschäftigten Personen in die Höhe geschneilt. Nach dem Stande vom April 1940 betrug die Zahl der in der Industrie beschäftigten Personen rund 89 000, in der gleichen Zeit des Jahres 1941 waren in der wartheländischen Industrie rund 170 000 Menschen tätig. In den einzelnen Regierungsbezirken haben sich in der Zahl der Beschäftigten folgende Steigerungen ergeben: in Posen von rund 24 280 auf 60 390, in Hohensalza von 14 209 auf 20 790, in Litzmannstadt von 51 160 auf 86 980. Die Pläne über den industriellen Ausbau nach dem Kriege erstrecken sich zunächst auf die Modernisierung und Rationalisierung der vorhandenen Betriebsanlagen. Bei der Errichtung neuer Industrien soll nach Möglichkeit eine Ballung zu industriellen Zentren vermieden werden. Man erstrebt überhaupt nicht die Errichtung von Großwerken, sondern es soll ähnlich wie in Danzig-Westpreußen mehr die Gründung von über den ganzen Gau verteilten Mittel- und Kleinbetrieben begünstigt werden. Es wird sich dabei vor allen Dingen um eine Industrie handeln, welche entweder die im Gau erzeugten landwirtschaftlichen Güter verarbeitet oder den Bedarf des Landes an Industriewaren decken hilft. Mit der industriellen Durchsetzung des Gaues, von der man einen stärkeren Zuzug von Fachkräften aus den Altreichsgebieten erhofft, soll auch auf dem Volkstumsgebiet eine Verbesserung der Verhältnisse erreicht werden. Voraussetzung dafür wäre allerdings, daß



Otto Martini

Bromberg

Hermann-Göring-Straße 35
Fernruf Bromberg Nr. 3891

Verkaufsbüro Elbing
Heilig-Geist-Straße Nr. 32
Fernruf Elbing Nr. 3891

Büro - Maschinen / Büro - Organisation / Büro - Möbel

Werkstätte für Instandsetzung sämtlicher Büromaschinen

der Entschluß zur Übersiedlung nach den deutschen Ostgebieten weiterhin durch gewisse Förderungen erleichtert wird. Von größter Wichtigkeit für den kommenden industriellen Aufbau ist die Heranziehung eines gutgeschulten Facharbeiter-nachwuchses. Es wird daher auch im Warthegau auf die Lehrlingsausbildung und ihre Überwachung größter Wert gelegt.

Auf dem Gebiete des Handelswesens mußte nach der Eingliederung des Gaus in den deutschen Wirtschaftskörper zunächst eine Überprüfung der vorhandenen Betriebe auf ihre Existenzberechtigung und Fähigkeit vorgenommen werden. Da während der polnischen Zeit hemmungslos gegründet werden konnte, war eine ungesunde Übersetzung eingetreten, die eine geordnete Wirtschaftsführung nach den Reichsprinzipien unmöglich machte. Bei der Überprüfung der Betriebe, die von der Handelsaufbau Ost GmbH. vorgenommen wurde, sind rund 15 000 Einzelhandelsunternehmungen erfaßt worden. Davon wurden etwa 8000 für lebensfähig erklärt und offen gelassen. 6000 sind in deutsche Hände übergeben worden; der Rest soll zur Vergebung an die Frontkämpfer nach Beendigung des Krieges zur Verfügung bleiben. Die Bewirtschaftung dieser Frontkämpferbetriebe erfolgt durch die Auffangsgesellschaft für Kriegsteilnehmerbetriebe. Diese Geschäfte sollen so ausgebaut und instand gesetzt werden, daß dem heimkehrenden Frontkämpfer ein wirtschaftlich gesundes Geschäft übergeben werden kann, wie es überhaupt das Ziel der maßgeblichen Stellen des Gaus ist, nur existenzgesunde Geschäfte zuzulassen. Da der Gau im gewissen Sinne Neuland darstellt, soll hier die erstrebte scharfe Trennung zwischen Industrie-Großhandels- und Einzelhandelsbetrieben grundsätzlich durchgeführt werden. Da im Interesse der Volkstumspolitik der Kaufmann mit der Scholle verwurzelt werden soll, ist im Gau die Errichtung

von Filialen der Großunternehmungen des Reichsgebietes nicht erwünscht. Es soll vielmehr ein selbständiges mittelständiges Unternehmertum das Rückgrat im Handelswesen des Gaus bilden. Es wird daher auch grundsätzlich das Fachgeschäft bevorzugt bei Ablehnung des Warenhaus- und Kleinpreisgeschäftstypes. Dem jungen Kaufmann mit Familie soll hier im Osten die Möglichkeit zu einer auskömmlichen Existenzgründung gegeben werden.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Aufbau ist die Neuordnung des Verkehrswesens. Während der Kriegszeit kann man sich freilich nur darauf beschränken, die Vernachlässigungen oder bewußten Knebelungen während der 20jährigen polnischen Herrschaft zu beheben. Im Eisenbahnverkehr konnte bereits der Standpunkt während der polnischen Zeit bei weitem überschritten werden; auch der Schiffsverkehrsverkehr im Hafen von Posen, der von den Polen bewußt niedergehalten wurde, hat eine erhebliche Steigerung erfahren. Die für die Zeit nach dem Kriege vorgesehenen Planungen beabsichtigen in Verbindung mit der Regulierung der Warthe und dem Ausbau des Kanalnetzes eine wesentliche Stärkung Posens als Binnenumschlagsplatz; es bestehen daher auch größere Pläne zum Ausbau des Posener Binnenhafens. Im Interesse der Förderung der Binnenschifffahrt sind ernsthafte Absichten zur Errichtung von Schiffswerften in Posen und dem geplanten Weichselhafen von Leslau vorhanden. Die künftige Lage des Gaus im Kreuz der vorgesehenen Autostraßen Berlin—Frankfurt/Oder—Posen—Litzmannstadt und Königsberg—Posen—Breslau—Wien, sowie die geplante Bahnlinie, die längs der Weichsel laufend an Leslau vorbei Danzig direkt mit Litzmannstadt verbinden soll, geben dem Gau auch auf wirtschaftlichem Gebiet die große Chance, eine wichtige Brücke zwischen dem Osten und Westen darzustellen.

Lesen und verbreiten Sie die DWZ.



für
Werksausweise,
Laufkarten, Zeichnungen,
Akten, Funkbeschriftungs-
tafeln u. a. bis Größe DIN A 3

Schutzhüllen

Massenteile aus Celluloid

Cellon, Astralon (unbrennbar), Ecarit, für Industrie und Wehrmacht, z. B. Distanz- und Reduziererringe, Winker, Blendkappen für Meßinstrumente, Unterlagscheiben für Elektroinstrumente, Trichter usw. nach Muster oder Zeichnung.

JULIUS BAUER, HEILBRONN
 (NECKAR) 29

Lichtpausen Fotokopien

in sauberster Ausführung, kurzfristig

Ernst Nordmann, Bromberg

Albert-Forster-Straße 7 Ruf 1207
 im Hofe Neubau Lichtpausenanstalt

Was braucht der Ostraum?

Eine Berechnung über den Verkehr im Jahre 1950

Der Verkehr mit dem Ostraum und innerhalb des Ostraumes dürfte in Zukunft steigende Bedeutung gewinnen. Von besonderem Interesse sind daher die Ausführungen, die Ministerialrat Werner Teubert von der Reichsstelle für Raumordnung in der Monatsschrift der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung „Raumforschung und Raumordnung“ in einem Beitrag „Die Grundlagen für Verkehrsplanung in neuzugestaltenden Räumen, dargestellt an einem Ausblick auf den künftigen Verkehr im neuen Osten“ macht. Ein Auszug aus diesem Artikel hat bereits in der Tagespresse gestanden. Demnach möchten wir nicht verfehlen, auch an dieser Stelle den erwähnten Artikel wegen seiner Bedeutung zu zitieren. Der dabei von Teubert betrachtete neue Ostraum erstreckt sich nur auf die früheren polnischen Gebiete, umfaßt jedoch nicht Oberschlesien und auch nicht das Generalgouvernement und die frühere Freie Stadt Danzig. Dieser Raum hat eine Ausdehnung von etwa 80 000 qkm. Teubert veranschlagt die Verkehrszahlen für das Jahr 1950, d. h. für einen Zeitpunkt, in dem der erste Aufbau zu einem gewissen Abschluß gebracht sein dürfte. Hinsichtlich der Verkehrsströme kommt Teubert zu folgender Schlußfolgerung:

Die Zufuhr nach dem Ostraum wird zu mehr als der Hälfte aus dem Bezirk Kattowitz kommen und vor allem aus Kohle, aber auch aus Stickstoffdüngern und Mineralöl bestehen. Das übrige Schlesien wird vor allem Steine und Zement zu liefern haben, der Versand aus Mitteldeutschland wird sich zu mehr als zwei Dritteln aus Braunkohlen und Düngemitteln zusammensetzen, während im Empfang aus Rußland im wesentlichen Floßholz erwartet wird. Das Generalgouvernement wird nur geringe Mengen an den deutschen Osten zu liefern haben. Etwa drei Mill. Tonnen, vor allem Erze, Mineralöle, Eisen, Düngemittel und Steine werden von See her bezogen werden und naturgemäß ganz überwiegend aus Danzig kommen, obgleich auch Stettin gewisse Mengen in das Wartheland versenden und auch Königsberg einen zusätzlichen Seeverkehr durch Belieferung von Suwalki und einen Teil des Bezirks Zichenau haben wird.

Der Verkehr über See erstreckt sich nicht nur auf das Ausland, sondern auch auf Westdeutschland, das zum großen Teil im Küstenverkehr den Ostraum billiger erreicht als über den Mittellandkanal oder gar zu Bahn. Daher nimmt im Versand aus dem Osten der Verkehr über die Seehäfen und wiederum besonders über Danzig einen grö-

ßeren Anteil ein als im Empfang, besonders durch den Absatz von Getreide, Mehl, Zucker und Holz nach dem Westen. Diese Güterarten werden auch den größten Teil des beträchtlichen Versandes nach Mitteldeutschland und nach dem Bezirk Kattowitz ausmachen. Dagegen besteht der Versand nach Ostpreußen auch aus erheblichen Mengen an Eisenwaren, Mineralöl und anderen Industrieerzeugnissen. Der Versand in östlicher Richtung wird nur gering sein und vor allem im Absatz von Industrieerzeugnissen nach dem Generalgouvernement bestehen. Besonders ist darauf hinzuweisen, daß sich der Verkehr des neuen Ostraumes nicht, wie vielfach angenommen wird, überwiegend in der Ost-West-Richtung und im Verkehr mit Mitteldeutschland abwickeln wird. Denn wenn man den Verkehr mit dem Bezirk Kattowitz und den Seehäfen als Nord-Süd-Verkehr zusammenfaßt, so ergibt sich, daß dieser Verkehr in Versand und Empfang mehr als doppelt so groß sein wird, als der in der Ost-West-Richtung, d. h., als der Gütertausch mit dem übrigen Altreich und den an den Ostraum östlich angrenzenden Gebiete.

Heute werben heißt an die Zukunft denken!



otto Wiese
G.m.b.H.

Bromberg, Albert-Forster-Str. 90

Tel.  3459

TREIBRIEMENFABRIK
TECHNISCHE ARTIKEL
■ ÖLE UND FETTE ■

Luftschutz ist Selbstschutz

Aus alter Wurzel sprossen neue Reiser

Ein geschichtlicher Grundriß des Bromberger Landes

Von Joseph Wilczek, Bromberg

Dort, wo am Bromberger Höhenweg am Südufer der Brahe einst der Bismarckturm stand, bietet sich dem Freude und Erholung suchenden Auge ein reizvoller Blick über Fluß und Stadt hinweg in die weitausladende Höhentafel am Westufer der Weichsel; aber auch der nüchterne Blick des Wirtschafters findet in diesem Bilde, wie selten sonst in einer Landschaft, die Grundlage, ja fast die ganze Geschichte der Bromberger Wirtschaft in einem einzigen, großen, von der Natur gestalteten Relief vereint: Aecker und Wiesen, Wald und Wasser, der Fluß und die Seen, das sind die Elemente, aus denen heute wie vor einem halben Jahrtausend Bromberger Gewerbefleiß und Bromberger Handelsgeist ihre Nahrung ziehen und, mögen sich auch die Formen des Tausches und der Tauschobjekte geändert haben und weiter ändern, immer ziehen werden.

Das Wissen darum, daß Bromberg im 15. und 16. Jahrhundert mit seinem Holz- und Getreidehandel, seinen Holz- und Getreidemühlen, mit seinem leistungsfähigen Handwerk — noch 1672, als die Stadt schon im Niedergange war, bestanden

15 Innungen —, mit seinen Brauereien, deren Bier man trotz des doppelten Preises selbst in Posen lieber trank als das einheimische, mit seinen Töpfereierzeugnissen und seinen Ziegeleien, eine der bedeutendsten und reichsten Städte des Königreichs Polen war, dieses Wissen bestätigt nur den Eindruck, den die Bromberger Landschaft auf jeden machen muß, der sie unter wirtschaftlichem Gesichtswinkel betrachtet. Der kulturelle Hochstand des damaligen Bromberg wird dadurch beleuchtet, daß die Stadt bereits 1523 ihre erste Wasserleitung baute, und daß die 20 Jahre später gebaute neue Wasserleitung — die erste hatte sich nicht bewährt — noch im Jahre 1793 vom preußischen Oberhofgerichtsrat von Holsche als „ein Zeichen der ehemaligen Größe und des Wohlstandes von Bromberg“ gekennzeichnet wurde, die zum Teil noch imstande ist und erhalten zu werden verdient.

Deutsche Handwerker und deutsche Kaufleute sind es gewesen, die, von den polnischen Königen nach dem Beispiel der Siedlungspolitik der Ordensritter ins Land gerufen, Bromberg aus einem Fischerdorf an der Braheburg zur blühenden Handels- und Gewerbestadt gemacht haben. Aber nach dem Höchststand der Blütezeit um das Jahr 1600 sorgten die kriegerischen Ereignisse des 17. Jahrhunderts, die inneren Zwistigkeiten der polnischen Thronfolgekriege, pestartige Epidemien und Feuersbrünste dafür, daß der Chronist nur noch von 500 bis 600 Menschen sprechen kann, „die in der einst so blühenden, jetzt einem Trümmerhaufen ähnlichen Stadt ein armseliges Dasein fristeten“, als Friedrich der Große Bromberg unter seine Obhut nahm.

Aufstieg zu friderizianischer Zeit

Wenn wir von der kurzen Unterbrechung der Wiedervereinigung mit dem Herzogtum Warschau (1807 bis 1815) und der recht erheblichen Störung absehen, die der russische Zolltarif von 1822 mit der starken Abwanderung von Tuchmachern und Lohgerbern verursachte, datiert seit den Tagen Friedrichs d. G. bis zum unglückseligen Ausgang des Weltkrieges ein ununterbrochener Aufstieg, der mit dem Bau der friderizianischen Kasernen und Speicher, Magazine und Amtsgebäude begann und mit der Anlage des Bromberger Kanals seine auch heute noch gültige Handels- und Verkehrsrichtung zugewiesen erhielt. Der Zustrom von Beamten und mit ihnen von Kaufleuten und Handwerkern, ließ auch die private Bautätigkeit neu aufleben, für die zinslose Baugelder und geschenkte Grundstücke zur Verfügung standen. 1816 zählte Bromberg schon wieder mehr als 6000 Einwohner, und der Chronist verzeichnet außer den Handwerkern zwei „Tabakspinnereien“, zwei Brauereien, eine Zichorien-, eine Oel-, eine Weinessigfabrik, eine Buchdruckerei, eine Gerberei und eine rege Tuchindustrie, die, wie gesagt, 1822 zusammenbrach, nachdem 1820 auch die alte Zuckersiederei ihren Betrieb eingestellt hatte. Dafür entstanden neu Papiermühlen und Destillationen, die gleichzeitig Badeanstalten betrieben, die das bei der Kondensierung und Abkühlung der Spiritusdämpfe

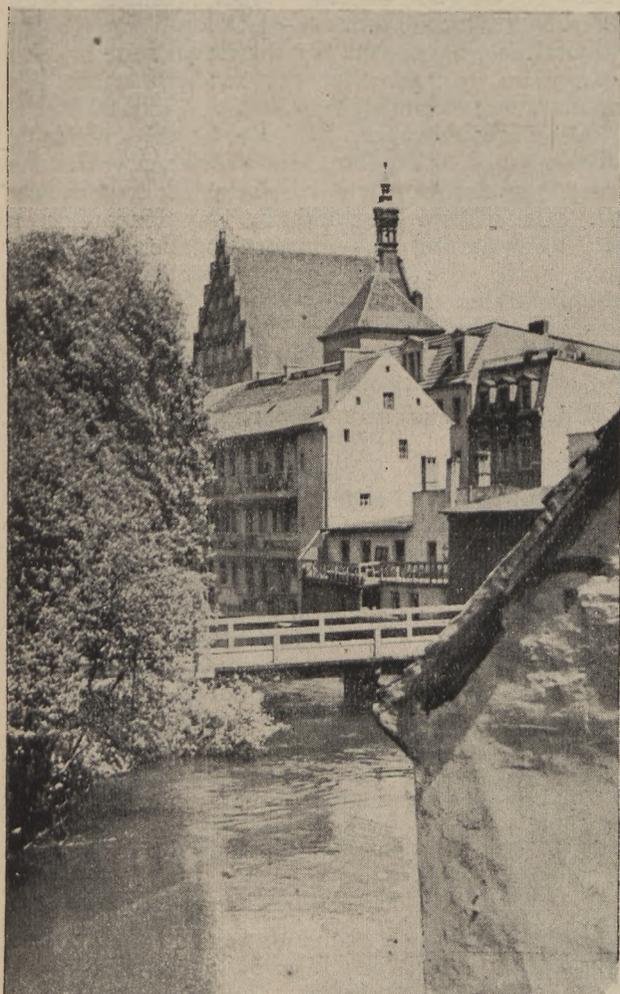


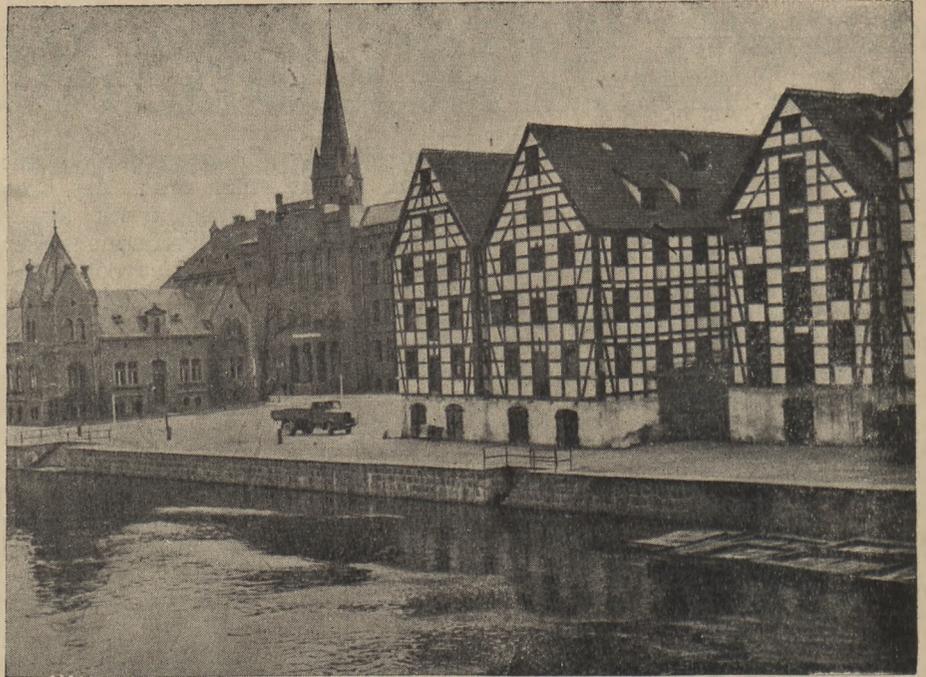
Foto Sünmke

Stiller Winkel in Bromberg
wie ein Spitzweg-Motiv mutet dieses Bild an

Zeugen des Bromberger Gewerbefleißes

Die berühmten
Friederizininischen Speicher
in Bromberg dienen noch
heute dem
Güterumschlag

Foto Sönke



anfallende Heißwasser verwerteten. Die Bromberger Mühlenanlagen gingen auf Hochtouren, und aus dem Königlichen Eisenmagazin entwickelte sich von 1840 ab eine Eisengießerei und Maschinenbauanstalt, die bereits seit 1829 eine Vorgängerin in Prinzenthal hatte. Der wachsende Zuzug — 1850 zählte Bromberg 12 918 Einwohner — sorgte für eine Reihe von Neugründungen im Ziegelei-, Töpferei- und Kalkbrenner-Gewerbe.

Kanalpolitik setzt sich durch

Verkehrsmäßig wurde das Werk des Großen Friedrich, der Bromberger Kanal, mit der Kanalisierung der unteren Brahe fortgesetzt, der die Anlage des Holzhafens und schließlich des Umschlaghafens folgten. Der wirtschaftliche Gewinn aus der Kanalführung erbrachte z. B. allein den Pferdehaltern für das Jahr 1847 aus der Floßführung einen Mietertrag von 90 000 Mark, und der Holzhafen Brahemünde, dessen Anlage-Amortisation

auf 75 Jahre berechnet war, — die Hafen A. G. durfte das Stammkapital von 1 773 000 Mark nur mit 5 % verzinsen, die weiteren Ueberschüsse mußten zur Tilgung dienen —, fiel bereits 20 Jahre nach seiner Anlage satzungsgemäß als Ersatz für die Kanalisierungskosten der unteren Brahe an den Staat, nicht nur schuldenfrei, sondern nach Tilgung noch mit einem Ueberschuß von 730 000 Mark; bei 50 Mark Abgaben für die Schleusenfüllung Floßholz ist das Ergebnis zu verstehen, aber sie wurden für das begehrte russische Holz gern bezahlt. Die spätere Verbilligung der Hafenkosten gegen Verteuerung der Flößereiabgaben auf dem Kanal hatte die Vermehrung der Bromberger Schneidemühlen zur Folge, die das Schnittholz im billigeren Schiffstransport nach dem Westen schickten.

Zeigt sich schon in der Kanalpolitik der Nutzen, den Bromberg aus seiner Verkehrslage und der Pflege des Verkehrs nach dem Westen ziehen konnte, dann erhellt der wirtschaftliche Aufschwung, den die Stadt aus dem Anschluß an das Eisenbahnnetz gewann (1851 Bromberg—Kreuz, Anschlüsse Posen und Stettin, 1852 Bromberg — Dirschau — Danzig, 1856 Bromberg — Kreuz — Posen—Breslau, 1857 Bromberg — Kreuz — Küstrin — Berlin — Frankfurt a/Oder und Bromberg — Dirschau — Marienburg—Königsberg, 1861 Bromberg — Thorn — Alexandrowo), aus den Verkehrsziffern, die von 40 800 Tonnen abgehenden und ankommenden Eisenbahngütern 1855 auf 576 900 Tonnen 1905 anwuchsen.



Lebhafter Verkehr auf den
Binnenschiffahrtswegen

Foto Sönke

Der damals schon starke Postpaketverkehr stieg von 225 000 Stück 1875 auf 732 000 Stück 1905, die motorischen Kräfte waren von 392 PS im Jahre 1846 auf 9 708 PS im Jahre 1907 verstärkt. Der einzige Nachteil, über den man sich zu beklagen hatte, war die Abwanderung der Arbeiter nach dem Westen, obwohl auch hier die Industrie immer stärker anwuchs: Die Eisenbahnreparaturwerkstatt, 1851 mit 21 Mann Belegschaft gegründet, ließ um die Jahrhundertwende in der Stadt eine jährliche Lohnausgabe von 1 140 000,— Mark. In der Privatwirtschaft gehörte Bromberg zu den größten Zentralen für Holzindustrie in Deutschland, die mächtigen Tonlager seiner Umgebung boten der Ziegelei-Industrie vorzügliches Rohmaterial, die den Ton überlagernden Sand- und Kiesschichten und das Vorkommen von Wiesenkalk ermöglichten die Gründung von Zementsteinwaren-, Kalksandstein- und Zementkalkfabriken; auch an die Förderung von Braunkohle war man herangegangen; die Wasserkräfte wurden in Mühlen, in Schneide- und Sägewerken, in einem Karbid- und Kalkstickstoffwerk und in Betriebskraftwerken ausgenutzt, und auch die Mühlen und Brauereien blieben mit Rohstoffen gut versorgt, obwohl der Getreidehandel durch direkte Verladung nach den Zielhäfen größtenteils der Stadt verlorenging; die vielen Brennereien in der Umgebung ermöglichten die Anlage einer Spritaffinerie, umgekehrt sorgten die Bedürfnisse der Landwirtschaft und der Holzverarbeitungswerke für einen ständigen Absatzmarkt der Maschinenfabriken und die ständig zunehmende Bevölkerungsziffer (1905 nach den Eingemeindungen 80 851) gab auch den ständig sich vermehrenden Handwerksbetrieben und den fabrikatorischen Erzeugungsstätten des Nahrungs-Genußmittel- und Bekleidungs-Gewerbes einen nahrhaften Boden. Welche Bedeutung das Posen-Pommereller-Gebiet 1913 landwirtschaftlich für das Reichsganze besaß geht daraus hervor, daß diese Gebiete damals ein Fünftel der gesamten Roggen- und Kartoffelernte des Reiches, ein Siebentel der Gerstenernte erbrachten und ein Zehntel des Pferde- und Schweinebestandes und fast ein Zwölftel des Rindviehbestandes besaßen.

Daß das Bromberger Unternehmertum sich seiner Berufung und seiner Rolle bewußt war, zeigt die große Reihe von Gewerbe- und Industrie-Ausstellungen, mit deren erster man schon 1855 ein „Bild der städtischen und ländlichen Betriebssamkeit“ zu geben verstand, von deren Leistungsfähigkeit vorher nach dem Bericht des Posener Vizepräsidenten, Regierungsrat Kretschmer, das größere Publikum schwerlich eine Ahnung hatte.

Polnisches Intermezzo

In diese immer stärker aufwärtsdrängende Entwicklung, die in der gesunden industriellen Durchsetzung eines land- und forstwirtschaftlich bestimmten Reviers und in seiner glücklichen verkehrstechnischen Erschließung ihre Quellen fand, schnitten der Weltkrieg und die Abtrennung vom Reiche eine Cäsar, die sich in der Abschnürung vom deutschen Hinterlande so verheerend auswirkte, daß von den Fernverbindungen Brombergs kaum mehr etwas übriggeblieben war, als der Stadt im Jahre 1939 wieder die Befreiungstunde schlug.

Diese Fernverbindungen wieder herzustellen —

Handel und Handwerk werden, planvoll angesetzt, in einer Stadt von heute 141 000 Einwohnern, immer ihr gutes Auskommen finden —, ist denn auch die vornehmste Sorge der deutschen Wirtschaftsführung im wieder deutschen Bromberg. Der gute Erfolg der Bromberger Geschäftswelt auf der Deutschen Ostmesse 1940 stellte einen ersten ermunternden Schritt in dieser Richtung dar. Ob man vor Ende des Krieges ähnliche Versuche in Breslau und Leipzig unternehmen wird, steht noch nicht fest; die heutigen Verkehrsziffern des Eisenbahngütertransportes sind wegen der anormalen Beanspruchung heute noch kein deutlicher Fingerzeig; aus der Inanspruchnahme der Wasserwege geht jedoch hervor, daß der Verkehr Bromberg — Reich, also über den Kanal, in den Monaten März/Juli ds. Js. bereits dieselbe Höhe erreicht hat wie in den Monaten Juli/November des Vorjahres, wobei in diesem Jahre die Transporte nach Bromberg bereits 75 % des Abganges aus Bromberg ausmachten; wird sich dieses Bild auch durch die Herbstverladungen an Getreide und Zucker noch ändern, so rechnet man doch für die kommenden Monate mit einer höchstens doppelt so hohen Güterab- als -anfuhr, während sie im Vorjahre noch das Sechsfache ausmachte. Der Verkehr Bromberg—Danzig und umgekehrt hält sich die Waage und dürfte den Vorjahrsstand kaum mehr überschreiten als durch die augenblickliche Abwanderung vom Eisenbahn- zum Schiffsverkehr geboten erscheint.

Aufbau zur Tiefe und in die Weite

Daß über diesen fernwirkenden Handelsüberlegungen der innere Ausbau nicht notleidet, bekunden die Aufbauziffern, die Bromberg für Stadt und Land nach kaum zwei Jahren neuer deutscher Verwaltung aufweisen kann: Etwa 2 900 Höfe über 5 Hektar zählt die Landwirtschaft des Landkreises; die Zahl der Kleinbetriebe ist etwa ebenso groß; die Forstwirtschaft nimmt etwa ein Drittel des Kreisgebietes in Anspruch, das im übrigen 17 Industrie-, 9 Großhandels-, 105 Einzelhandelsbetriebe und 60 Gaststätten aufweist; die Stadt Bromberg zählt 66 Industrie-, 102 Großhandels-, 530 Einzelhandels-Betriebe und 98 Gaststätten; das Handwerk ist in Stadt und Land mit ca. 2 700 Betrieben vertreten, die in 41 Innungen zusammengeschlossen sind. Holzverarbeitende Industrie und Maschinenbau, Mühlen-, Bau- und Zementwaren-, Leder- und lederverarbeitende-, Seifen- und chemische Fabriken, Färbereien, Nahrungsmittel- und Süßwaren-Industrie, Papier- und papierverarbeitende Fabriken, das Kabelwerk und im Landkreise auch noch die bodenständigen Faßreifenfabriken, die Brennereien und die große Niederlage der Rütgerswerke: fast unverändert eine Zusammensetzung, wie wir sie schon seit Jahrhunderten in Bromberg sehen.

Trotzdem kein Stillstand: Denn außer der Modernisierung der alten Industrie steht für die Zukunft auch neuen Industrien reichliches Gelände zu beiden Seiten der unteren Brahe zur Verfügung und ist zum Teil auch schon in Anspruch genommen. Ihr planvoller Ansatz wird die Gewähr dafür geben, daß sie einst auch fest verwurzeln mit unserem Bromberger Boden, der, vom Blute seiner Besten getränkt, es verdient, auch nur von den Besten betreut und verwaltet zu werden.

Lebensraum im Osten

Von Edgar Sommer

Einige Probleme von Einst und Jetzt

Es ist ein glücklicher Zufall, daß in dem Augenblick, da in Danzig-Oliva eine Bromberg-Ausstellung eröffnet worden ist, gleichzeitig dieses Sonderheft der Danziger Wirtschaftszeitung dem Bromberger Fragenkreis gewidmet wird. Sie beide, dieses Sonderheft wie die Ausstellung, dienen dem tieferen Verständnis der Öffentlichkeit für den Bromberger Raum. Gewissermaßen gibt Bromberg hier nach zwei Jahren intensiver Erneuerungsarbeit, nach zwei Jahren deutschen Wirkens, nachdem sich gegenüber der polnischen Zeit ein großer Wandlungsprozeß vollzogen hat, in der Gauhauptstadt die Visitenkarte ab. Für diese Notwendigkeit sprechen verschiedene Gründe. Allem voran steht, daß bei der neuen Einteilung der Ostgebiete der Bezirk Bromberg in den Reichsgau Danzig-Westpreußen eingegliedert wurde, während er vor dem Weltkriege verwaltungsmäßig zu Posen gehörte. Anfänglich, kurz nach der Eroberung des deutschen Ostens, konnte man über diese Neueinteilung verschiedener Ansicht sein. Heute aber, da diese Verwaltungsgliederung ihre Feuerprobe bestanden hat, ist es selbst denjenigen alten Brombergern, die aus einer beachtenswerten Tradition der lieb gewordenen Vergangenheit nachsinnen, klar geworden, welche Vorteile Bromberg aus der neuen Situation erwachsen.

Kontinentale Reichweite

Im Reichsgau Danzig-Westpreußen hat sich Bromberg in unverhältnismäßig kurzer Zeit eine Stellung erringen können, die die Stadt zu einem der wichtigsten Kultur-, Wirtschafts- und Verkehrszentren gestaltet. Man pflegt heute das Wort „Wirtschafts-Zentrum“ in mancherlei Abwandlung zu gebrauchen. Jeder Kreis der neuen östlichen Gebiete ist stolz darauf, einen solchen wirtschaftlichen Zentralpunkt zu besitzen. Bei Bromberg aber sind die Dimensionen ganz andersartige. Der Ost-West-Verkehr des Großdeutschen Reiches läuft zu einem sehr erheblichen Teil über diesen Verkehrsknotenpunkt. Dieselbe Feststellung trifft auch auf den Nord-Süd-Verkehr zu. Zwar ist Bromberg eine Binnenstadt, sie hat nicht den weltweiten Blick über das Meer wie Danzig. Dafür liegt die Stadt aber auf der wichtigsten Strecke des kontinentalen Verkehrs, dafür hat sie sich durch den Bromberger Kanal ihr Tor zur Welt geschaffen, dafür empfängt sie immer neue Impulse der Schaffenskraft aus der Tradition eines Gewerbefleißes, der seinesgleichen nicht überall findet. Das Lebenselement Brombergs aber ist die Binnenschifffahrt. Lassen wir in dieser Beziehung der älteren Generation das Wort. Im Jahre 1913, also kurz vor Ausbruch des Weltkrieges, erschien im Posenschen ein Sammelwerk, betitelt „Die deutsche Ostmark“, in dem es über Bromberg und seine Binnenschifffahrtswege heißt: „Wenn wir, die Weichsel abwärts kommend, in den Brahemünder Außenhafen eingelaufen sind, ersteigen wir mittels einer Schleuse, die in moderner Weise mit elektrischen Betriebseinrichtungen versehen ist, den etwa 4 m höher liegenden Spiegel des fast 100 ha

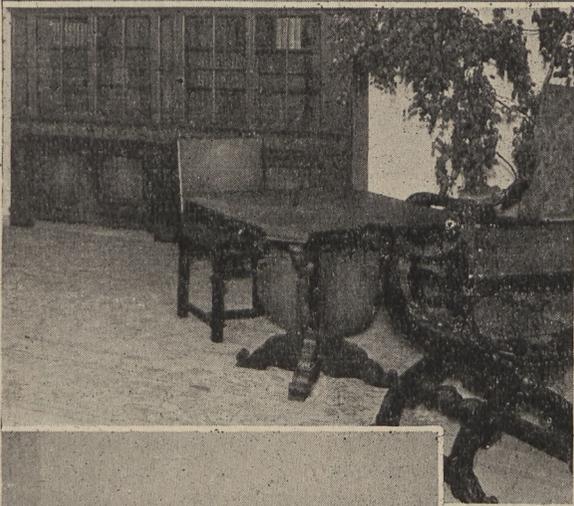
umfassenden Holzhafens. Mit Staunen schweift unser Blick über die gewaltige Wasserfläche, auf der Hölzer im Werte von mehreren Millionen Mark lagern, und wir freuen uns der weitgehenden Fürsorge, welche die Staatsregierung durch diese Anlage dem Handel und Verkehr zuteil werden läßt. Fahren wir dann die Brahe etwa 12 km hinauf, an zahlreichen Betrieben der Holzbearbeitung vorbei, bis Bromberg, so ersteigen wir mittels der sogenannten Bromberger Stadtschleuse die Oberbrahe und gelangen in den von Friedrich dem Großen erbauten Bromberger Kanal.

Der Verkehr im Bromberger Kanal

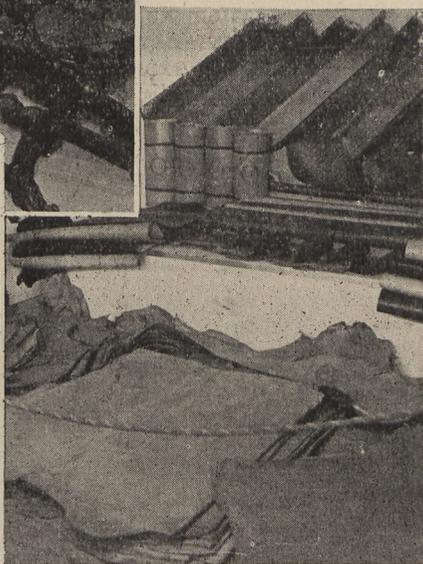
umfaßt vor allem die Flößerei des vorhin erwähnten russischen Holzes, während die in Schiffen beförderten Güter erheblich zurücktreten. Auch unter diesen nimmt wieder Holz, und zwar in bearbeitetem Zustande, eine hervorragende Stelle ein. Sodann sind zu nennen: landwirtschaftliche Erzeugnisse und landwirtschaftliche Bedarfsstoffe, Steine und Kaufmannsgüter, namentlich von Stettin kommend; östlich von Bromberg ist besonders die Ein- und Ausfuhr über Danzig von Belang.

Dicht bei Nakel mündet der Bromberger Kanal in die Netze; der Weg von Bromberg bis dorthin beträgt rund 20 km. Auf der Netze fahren wir bis Zantoch, wo der Fluß in die Warthe mündet. Nachdem wir eine Strecke von 69 km auf der Warthe zurückgelegt haben, gelangen wir in der Nähe von Küstrin in die Oder. Wir haben so die Verbindungsstraße zwischen Weichsel und Oder, jenes wichtige Glied im vaterländischen Wasserstraßennetz, kennengelernt. Es ist ein mannigfaltig gestalteter, mit vielen Schwierigkeiten verknüpfter Weg, den die Schiffe und Flöße zurücklegen müssen, um von der Weichsel in die Oder und umgekehrt von der Oder in die Weichsel zu gelangen. Die insgesamt 292 km lange Wasserstraße ist bald frei fließender, bald kanalisierter Fluß, bald eigentlicher Kanal. Die nutzbaren Maße, besonders die der Schleusen, sind sehr verschieden. Für den durchgehenden Verkehr sind stets die kleinsten Maße, und zwar die der Schleusen bestimmend. Diese sind zum Teil so klein, daß nur sogenannte Finnowkähne, d. h. Fahrzeuge, die bei etwa 40,5 m Länge nicht mehr als 4,60 m Breite und nur höchstens 150 bis höchstens 200 t Ladefähigkeit besitzen, die Wasserstraße benutzen können. Dieser Schiffstyp läßt bei verhältnismäßig hohen Selbstkosten zu wenig Nutzen, er ist erheblich kleiner, als die auf den beiden anschließenden natürlichen Wasserstraßen, besonders auf der Oder, immer mehr in Aufnahme kommenden Fahrzeuge. Eine Beseitigung jenes Übelstandes erschien daher zugunsten der wirtschaftlichen Hebung des Ostens dringend geboten.“

In der Tat, eine Besserung trat bald darauf ein. Für die Gegenwart sind diese Ausführungen besonders deshalb interessant, weil aus ihnen als wichtigste Parallele der Schluß gezogen werden kann, daß das vor dem Weltkriege begonnene Aufbauwerk im Osten heute tatkräftig fortgesetzt



*Eine kleine Auswahl
aus der Produktion:
Möbel, Fahrräder
Klaviere, Leder*
Oben: Die Karte mit
dem Verkehrskreuz



werden muß. Wenn heute als Anfangsplanung bis zu 1000-Tonnen-Kähne, ja sogar noch größere Transportmittel für den künftigen Binnenschiffverkehrsverkehr vorgesehen und auf diese Planung die Flußregulierungen abgestellt werden, dann merkt man deutlich, wie sehr nach dem polnischen Zwischenspiel die deutsche Aktivität wieder am Werke ist, diesmal mit dem Ziel, den Osten verkehrsmäßig so zu erschließen, damit er — was die Binnenwasserstraßen anbetrifft — den übrigen großen Stromgebieten ebenbürtig wird. Um es noch einmal zu wiederholen: Bestand vor dem Weltkriege noch das Problem der Vergrößerung der Tragfähigkeit der Schiffsgefäße von etwa 175 t auf rund 500 t, so spricht man heute von 1000 Tonnen und mehr. Welche Frachtersparnis sich durch eine solche Vergrößerung des Schiffsraumes ergibt, sei nur am Rande vermerkt. Damals betrug bei der Verwendung von 400-Tonnen-Kähnen trotz der Abgabenerhöhung die Frachtersparnis etwa 25 Prozent, das war auf der Strecke Bromberg—Berlin eine Frachtersparnis von etwa 2,50 Mark für die Tonne. Wenn sich auch inzwischen die Verhältnisse anders gestaltet haben, insbesondere der Schienenweg noch mehr als früher in Anspruch genommen wird, so zeigen doch die neuerlichen Bestrebungen einer stärkeren Ausrichtung des Verkehrs auf die Wasserstraßen in Verbindung mit dem soeben erwähnten Beispiel aus der Vorkriegszeit hinsichtlich der Frachtersparnis, welche Möglichkeiten der Binnenschiffahrt im Osten und damit welche Möglichkeiten auch Bromberg als wichtigem Platz der Binnenschiffahrt gegeben sind.

Reale Einsichten sind nötig

Was im Grundsätzlichen für den Ausbau der Binnenschiffahrt spricht, gilt auch für die anderen Verkehrsmittel. Die Klage über die Rückständigkeit des Verkehrswesens im Osten ist auch heute nicht verstummt. Und es darf vielleicht gerade bei einer Behandlung der Bromberger Probleme auf diesen Umstand hingewiesen werden; denn Bromberg bietet ja auch der industriellen Entfaltung manche räumliche Vorteile. Der Absatz

der Industrieprodukte aber steht und fällt mit dem Grad des Verkehrswesens, das im engeren und weiteren Hinterland entwickelt worden ist. Im Zeichen des Vierjahresplanes und der Erzeugungsschlacht ist das „agrarisches Idyll“ des Ostens vorbei. Es gilt, nicht nur bei dem Bestehenden zu verharren, sondern — was die Industrie anbelangt — weit stärkere Kräfte zu mobilisieren. Die Raumplanung, die gegenwärtig Gegenstand interner Diskussionen ist, gibt gerade dem Raum zwischen Bromberg und Thorn erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten industrieller Art. Das ist nötig, um jenen größeren Stil in das ganze Wirtschaftsleben hineinzutragen, der schon im Jahre 1903 auf einer Mitgliederversammlung des Verbandes Ostdeutscher Industrieller gefordert wurde. Heute ist sich im Osten wohl jeder klar darüber, daß eine Industrialisierung nicht mit einer Schwächung des landwirtschaftlichen Potentials verbunden ist; im Gegenteil, viele Interessen haben Industrie und Landwirtschaft gemeinsam. Man braucht nur an die landwirtschaftlichen Maschinen- und die Holzindustrie zu erinnern. Auch die Arbeiterfrage kann kein Zankapfel zwischen Landwirtschaft und Industrie sein, wenn mit dem nötigen Verständnis von beiden Seiten an dieses Problem herangegangen wird. Der Ausbau der künftigen Industrie gerade im Raume um Bromberg, wird eine Aufgabe sein, welche die höchsten Anforderungen an die Technik, den Unternehmungsgeist und vor allem den zielstrebigsten Willen zum Durchhalten dem hier eingesetzten deutschen Menschen auferlegen muß. In dieser Verbindung muß noch einmal der Arbeiterfrage gedacht werden. Es mutet durchaus modern an, wenn in dem bereits oben erwähnten Werk über den Osten folgende Sätze zu lesen sind: „Auf die Schaffung eines leistungsfähigen Arbeiterstammes ist unter allen Umständen Bedacht zu nehmen. Eine sorgfältige Unterweisung der Arbeiter in den ihnen obliegenden Verrich-

tungen ist geboten. Nur so läßt sich aus dem vielfach spröden Menschenmaterial etwas Tüchtiges erzielen. Selbst auf die Gefahr hin, bittere Enttäuschungen zu erleben, dürfen die östlichen Industriellen kein Mittel unversucht lassen, um ihre Arbeiterschaft an sich zu fesseln, vor allem durch angemessene Löhne, durch gerechte Behandlung und durch Wohlfahrtseinrichtungen, so den Bau von Arbeiterwohnungen, Bekämpfung des Alkoholismus, Förderung des Sparsinnes und durch Hebung des Bildungsstandes der Arbeiter. Ungemein wichtig ist die Sorge für einen brauchbaren Nachwuchs in der Arbeiterschaft, insbesondere durch gründliche Ausbildung von Fabriklehrlingen.“

Diesen Worten braucht nichts hinzugesetzt zu werden, sie sprechen für sich. Schließlich bleiben auf eine verhältnismäßig kurze Zeitspanne von 30 und 40 Jahren die Probleme eines Raumes dieselben, sie können nur durch die Tatkraft mehrerer Generationen gelöst werden. Unserer Generation aber ist es gegeben, den Osten, der seiner entscheidenden Stunde entgegensieht, endgültig zu gestalten. Es besteht kein Zweifel darüber, daß Bromberg — wie die weiteren Artikel dieses Heftes beweisen — als wichtiger Verkehrs- und Wirtschaftsplatz des deutschen Ostens berufen sein wird, von sich aus Impulse und Ideen zur endgültigen Neuordnung beizusteuern und darüber hinaus in einem größeren Deutschland als dem der Vorkriegszeit, in einem größeren östlichen Vorfeld überhaupt, nach neuartigen Handelsbeziehungen und nach neuen Erweiterungen seines Lebensbereiches zu streben. Das aber läßt dann keinen Vergleich mehr mit früheren Zeiten zu, das ist ausschließlich eine Angelegenheit der lebenskräftigen Zukunft der jüngeren Generationen, die hier nicht nur auf kulturellem und wirtschaftlichem Gebiete, sondern gerade auch im zähen Ringen um die endgültige Eindeutschung des Gebietes ihre Bewährungsprobe zu bestehen haben werden.

Arbeitseinsatz

Eine Gemeinschaftsaufgabe im befreiten Gebiet

Von Dr. Friedrich Kunze

Von vornherein waren drei Aufgaben dem Arbeitsamt im befreiten Gebiet gestellt, die am besten mit den Worten: Ordnung (Sammlung), Aufbau und Kriegswirtschaft gekennzeichnet sind. Am besten kann überhaupt die geleistete Arbeit seit der Befreiung dieses Gebietes von der Stelle beurteilt werden, die als Behörde mit vielseitigen, je nach der Kriegs- und Wirtschaftslage neuankommenden Aufgaben bedacht war, dem Arbeitsamt.

Das Kernproblem der ersten Arbeitseinsatzmaßnahme — das längst vergessen scheint — war, sogleich nach der Befreiung möglichst bald auf möglichst vielen Gebieten durch einen möglichst großen Einsatz von Arbeitskräften der umfassenden Arbeitslosigkeit einen Riegel vorzuschieben, was unter Einschaltung aller zuständigen Stellen auf dem Wege über die zusätzliche Arbeit bis zum Frühjahr 1940 restlos gelang. Weiter galt die Arbeit der Erfassung der vorhandenen Menschen und ihr Einsatz nach staatspolitischen Gesichtspunkten. Darüber hinaus war es eine der Haupt-

aufgaben, die Sammlung aller verfügbaren Arbeitsreserven durchzuführen und die Bedarfswirtschaft des jeweiligen Arbeitsamtsbezirkes mit den unbedingt notwendigen Kräften zu befriedigen. Der Mangel an Arbeitskräften in den Altreichsgebieten stellte von vornherein die Aufgabe, alle nicht unbedingt im eigenen Bezirk benötigten Arbeitskräfte der Kriegs- und Ernährungswirtschaft des Altreichs zur Verfügung zu stellen. Auch diese Aufgabe konnte mit großen zahlenmäßigen Erfolgen abgeschlossen werden, wobei der nur die Größe der erfüllten Aufgaben erkennen kann, der die Schwierigkeiten in der Durchführung solcher Aufgaben kennt. Beschaffung von Arbeitskleidung, Bereitstellung von notwendigem Arbeitsgerät, Beförderung bei schwierigsten Transportverhältnissen, Versorgung der in der Heimat verbliebenen Angehörigen, schließlich Entlohnungs- und Unterbringungsfragen gehörten hier ebenfalls zu den Aufgaben, die zu leisten waren, wie die Berücksichtigung des Gesundheitszustandes und die Meisterung volks-

tumsmäßiger Belange. Durch diese planmäßige Lenkung der Kräfte und ihre Verteilung nach staatspolitischen Gesichtspunkten war bald der gesamten Aufbauwirtschaft des befreiten Gebietes der Stempel aufgesetzt. Die in den Betrieben eingezogene Ordnung und die Umstellung auf die Kriegsverhältnisse führten dazu, daß fast das gesamte schaffende Volk des Arbeitsamtsbezirkes wie im gesamten Reich der Versorgung der Wehrmacht und der Kriegswirtschaft dienstbar wurde und daß darüber hinaus noch genügend Arbeitsleistung für eine angemessene Versorgung der gesamten Bevölkerung mit lebensnotwendigen Dingen übrig blieb. Merkbar hat sich in den einzelnen Wirtschaftszweigen unseres Bezirks eine Umstellung auf die Kriegsproduktion vollzogen. In der Erkenntnis, daß es um das große Ziel der Landesverteidigung geht, daß alle Aufgaben der Wirtschaft klar umgrenzt und auf das eine Ziel der siegreichen Kriegsführung ausgerichtet sind, sind von Seiten der Unternehmer und Arbeitnehmer alle persönlichen Wünsche und Ziele zurückgestellt worden. Mehr und mehr dienen alle Arbeitsplätze in zunehmender Weise der Kriegswirtschaft, und der zivile Sektor des Bedarfsgebietes ist auf ein Minimum zusammengeschrumpft.

Es gibt für den Leiter eines Arbeitsamtes heute nur den Arbeitseinsatz, der die gesamte Volkskraft, soweit sie nicht an der Front gebraucht wird, für die Kriegswirtschaft bestmöglichst zum Einsatz zu bringen hat. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer lebendigen Zusammenarbeit mit allen übrigen Dienststellen des Staates, der Wehrmacht, der Partei und der Organisationen der gewerblichen Wirtschaft; denn alle Maßnahmen dieser Stellen sind in hohem Maße von der Gestaltung des Arbeitseinsatzes abhängig. Nicht zuletzt konnten die sichtbaren Erfolge der gesamten Aufbauarbeit dadurch erzielt werden, daß ständige Fühlungnahme und ständige Unterrichtung mit den Landräten und Kreisleitern, Bürgermeistern, Kreisbauernführern, DAF, Handwerkerschaft und Innungen bestand. Da auch die wehrwirtschaftlichen Stellen (Rüstungsinspektion und Wehrersatzdienststellen) hinsichtlich der Bereitstellung der notwendigen Arbeitskräfte für die Kriegsbedürfnisse der Wehrmacht an der Gestaltung des Arbeitseinsatzes auf das höchste interessiert sind, war die Zusammenarbeit mit diesen Stellen besonders gegeben.

Wenn die Konzentrierung aller Kräfte auf Maßnahmen, die kurzfristig einen entscheidenden Einfluß auf den Ausgang des Krieges haben, erfolgen mußte, so war damit die Aufgabe gestellt, die entsprechende Umsetzung vorzunehmen. Es interessiert in diesem Zusammenhange nicht, wieviel bedeutende Arbeitsreserven aus den Reihen der Facharbeiter (insbesondere Bauhandwerker, Metallarbeiter, Bergarbeiter usw.) in Ermangelung kriegsentscheidender Industrien im eigenen Bezirk anderen Gebieten zugeführt werden konnten. Es muß aber selbstverständlich herausgehoben werden, daß alle im Bezirk verbliebenen Arbeitskräfte im Sinne der Kriegswirtschaft richtig erfaßt und angesetzt wurden. Die mit Dringlichkeits- und Sonderstufen bedachten Baumaßnahmen oder Betriebe des Bezirkes sind in der Lage, mit den vorhandenen zumeist ortsgebundenen Kräften ihre Aufgaben restlos durchzuführen. Was darüber hinaus übrig

bleibt, vor allem an lebensnotwendigen Instandsetzungsarbeiten und Aufbauarbeiten, ist der gerechten und zweckentsprechenden Verteilung durch das Arbeitsamt unterworfen. Es hat sich hier gerade auf dem Gebiete der Bauwirtschaft gezeigt, daß sehr viel mit diesen vorhandenen Kräften geleistet werden konnte und daß bei planvollem Handeln und Denken in Zusammenarbeit mit allen anderen Stellen trotz der Kriegseinschränkungen Vorbildliches geleistet werden konnte. Es wäre naiv, wenn der Betriebsführer infolge Zurückstellung persönlicher Wünsche und Ziele zu der Folgerung kommen wollte, daß das Arbeitsamt jede Aufbauarbeit wegen Mangel an Facharbeitern unterbindet; im Gegenteil ist festzustellen, daß oft genug das Arbeitsamt die anregende Stelle zur Ausführung wichtiger Arbeiten ist und daß das Vorhandensein, die plötzliche Freisetzung oder Freiwerdung von Arbeitskräften schon verlangt, daß an Unternehmer, Behörden und Träger von Maßnahmen herangegangen wird. Ebenso ist es selbstverständlich, daß dem Gedanken der Gemeinschaftsarbeit bei der Ausführung von Bauten und dergl. von Seiten des Arbeitsamtes besonders nahegetreten wird, soweit nicht dagegen bauwirtschaftliche Bestimmungen (Fehlen von Zement, Eisen, Holz) sprechen. Es soll hier gerade herausgestellt werden, daß die Gemeinschaftsarbeit die große Möglichkeit ist und bisher auch war, um allen kriegswirtschaftlichen Einschränkungen zum Trotz im Aufbau des Bezirkes rapide vorwärts zu kommen. Im Wege der nachbarlichen Hilfe, der Verwendung ortsgebundener und anderenorts nicht einsatzfähiger Personen sind bereits im Bezirk vorbildliche Neuaufbauten und Wiederaufbauten erstanden, die der Nachahmung bedürfen.

Es ist bei der Notwendigkeit der Besserung und Beseitigung polnischer Verhältnisse oft auch nur eine Persönlichkeits- bzw. Leistungsfrage, wie der Betriebsführer der Lösung solcher Probleme gegenübertritt. Es ließe sich eine ganze Anzahl Beispiele aufführen und sie mögen auch anderenorts Betriebsführern Gelegenheit geben, die Möglichkeit solcher Fragen zu prüfen. Es gibt in der näheren Umgebung der Städte heute noch Ausflugsorte, in denen der Maler längst einmal den Pinsel geschwungen haben könnte; zweifellos könnte dort manche Verschönerungs- und Wiederherstellungsarbeit beendet sein, wo der Facharbeiter vorhanden ist.

Der erfreuliche Aufstieg, der in den gewaltigen Umsätzen der Betriebe gekennzeichnet ist und der vor allem neben dem Handwerk der Holzindustrie und den Landmaschinenfabriken bisher zugute kam, setzt voraus, daß den Betrieben nicht nur die Kräfte erhalten bzw. zusätzlich — wenn möglich — zugeführt werden, sondern daß diesen Betrieben Verbesserungen und Vergrößerungen eingeräumt werden, wenn ihre Durchführung volkswirtschaftlich und kriegswirtschaftlich notwendig erscheint. Wo Großindustrien fehlen, wird selbstverständlich diesen Planungen größtes Interesse von allen zuständigen Stellen entgegengebracht, und es sollte auch kein Betriebsführer etwa versäumen, die Planung und Ausführung dieser Möglichkeit zu vernachlässigen. Die Ausführung von Verbesserungen und Ausbauten wird schon dort mitunter möglich sein, wo der Winter die Ausführung von Innenarbeiten gestattet und wo etwa

durch die winterlichen Einflüsse freiwerdende Facharbeiter mit Innenarbeiten beschäftigt werden können. In dieser Hinsicht wird im Arbeitsamt selbstverständlich schon jetzt vorgeplant, wie das im übrigen auch hinsichtlich der freiwerdenden Saisonarbeiter (Bauarbeiter, Landarbeiter) in diesem Gebiet noch notwendig ist und auch die Bereitstellung zusätzlicher Arbeit (Notstandsarbeit) im Winter verlangt.

Wenn oben von der Gemeinschaftsarbeit bei Ausführung von Neubauten und Wiederaufbauten die Rede war, so gilt diese Gemeinschaftsarbeit in erster Linie auch für die Landwirtschaft. Die Hackfrüchterente wird auch in diesem Jahre den Einsatz aller vorhandenen Arbeitsreserven notwendig machen, und die Stellung der Kräfte wird das Arbeitsamt allen Möglichkeiten entsprechend gewährleisten. Wenn auch Hunderte von Kriegsgefangenen in diesem Jahre herange-

bracht werden können, wenn darüber hinaus mit weitgehendem Verständnis der Betriebsführer für nichtkriegswichtige Verbrauchsgüter Kräfte zur Verfügung stellen muß und wenn weiterhin alle sonstigen Arbeitsreserven wie Zivilgefangene, Ehefrauen, Haustöchter, Schulkinder usw. mobilisiert werden, so hat in erster Linie auch hier der Gedanke der Gemeinschaftsarbeit und Gemeinschaftshilfe in den Vordergrund zu treten. Der Betriebsführer, der die Kartoffelernte frühzeitig beenden konnte, wird einem Nachbarn die notwendige Hilfe leisten müssen, wenn die Bergung der Hackfrüchte bei diesem durch irgendwelche Gründe im Verzug gerät. Wenn von unseren Soldaten der Einsatz des Lebens verlangt wird, dann muß auch in der Heimat die geschlossene innere Front vorhanden sein, die sich am besten in der Kameradschaft, in der gemeinsamen Hilfe und damit in der Gemeinschaftsarbeit im restlosen Arbeitseinsatz zeigt.

Bahnhof und Stadt

Gedanken zur Bromberger Stadtplanung

In einem am 5. September 1940 in der Bromberger Deutschen Rundschau veröffentlichten Artikel hat Stadtbaurat Franz Froese zur Frage der Neugestaltung der Eisenbahnanlage in Bromberg in prägnanter Weise Stellung genommen. Er betont, daß der Verschiebebahnhof und der Güterbahnhof durch den Hauptbahnhof in Bromberg getrennt werden, so daß keiner sich richtig voll entwickeln kann. Da die Industrie Brombergs, bedingt durch die Hauptwindrichtung vom Westen, in die Gegend Höhenholm — Karlsdorf — Fordon zu verlegen wäre, müsse seiner Ansicht nach auch die Eisenbahn ihren Verschiebe- und Güterbahnhof in diese Gegend verlegen. — Nun gibt es bekanntlich im Reich bei vielen Städten von der Größe Brombergs ähnliche Probleme, die im folgenden einmal angeschnitten werden sollen. Der Artikel erhebt keinen Anspruch, unbedingt auf die Bromberger Verhältnisse zugeschnitten zu sein. Er sieht das Problem von allgemeiner Warte und kommt dabei interessanterweise zu ähnlichen Schlußfolgerungen, wie sie der Bromberger Stadtbaurat Franz Froese entwickelt hat.

Das Thema „Bahnhof und Stadt“ ist in den letzten Jahren in den Wirtschaftskreisen viel besprochen worden, selbstverständlich am stärksten in den Städten, in denen eine größere städtebauliche Umgestaltung im Gange ist, bei der auch der Bahnhof mit einbezogen werden soll. Das Interesse der gewerblichen Wirtschaft an diesem Thema ist sehr vielgestaltig. Es ist ein natürliches Bestreben jedes Betriebes, möglichst verkehrsgünstig zu liegen, sei es für die Anfahrt der Arbeiter zur Betriebsstätte, sei es für die Rohstoffanfuhr, die oftmals eine sehr große Rolle spielt, während die Abfuhr der Fertigfabrikate das wesentlich kleinere Probleme ist. Es sind aber nicht nur die Fabriken, die das Interesse an der Verkehrslage haben, auch jeder Versorgungsbetrieb, jede größere Gaststätte hat das gleiche Interesse, und nicht zuletzt wird der Einzelhandel versuchen, Erwägungen darüber anzustellen, ob die Zubringerwege zum Bahnhof Kaufstraßen werden oder nicht. Von diesen Erwägungen hängen dann wieder zahlreiche andere

ab, wie die über den Erwerb günstiger Baustellen, Errichtung von Gebäuden und Fabrikanlagen, die Errichtung der notwendigen Anschlüsse usw. Man sieht also, daß das bloße Projekt der Neugestaltung oder Verlagerung eines Bahnhofs das Denken der gesamten Einwohnerschaft einer Stadt in Bewegung setzt und zahlreiche Dispositionen, seien sie richtig oder falsch, im Gefolge hat. Nun weiß leider die Öffentlichkeit über die Grundsätze, nach denen ein Bahnhof heute anzulegen ist, herzlich wenig. Sie weiß nur aus den Erfahrungen der Vergangenheit, welche Bahnhöfe sich in den einzelnen Städten als verkehrsgünstig erwiesen haben, ohne daß sich der Laie wohl auch darüber die notwendige Rechenschaft, warum das so ist, verschafft hat. So ist es z. B. ein allgemeiner Eindruck, daß der Hauptbahnhof in Hamburg und Essen, der Potsdamer und Anhalter Bahnhof in Berlin, ebenso dort der Bahnhof am Zoo und Bahnhof Friedrichstraße, wie auch der Alexanderplatz-Bahnhof verkehrsgünstig sind, während der Darmstädter Bahnhof als durchaus abgelegen angesprochen wird, ebenso wie man den Bahnhof in Karlsruhe als abwegig empfindet.

Es ist deshalb recht verdienstvoll, wenn die „Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen“ in ihrem Heft Nr. 37 vom 11. September dies Thema aufgreift und einen Spezialisten zu Worte kommen läßt. Prof. Wentzel, Aachen, betont, daß bisweilen die Folgen der Bahnhofsanlage nicht einmal von der städtebaulichen Führung in vollem Umfange in allen ihren Folgen erkannt und vorbedacht werden. Er stellt folgende Bedingungen für die Bahnhofsanlage auf:

1. günstige Lage des Bahnhofs als Glied des Eisenbahnnetzes, dies sowohl für den Verkehr wie für den Betrieb;
2. günstige Lage im Stadtverkehrsnetz (Generalverkehrsplan) zwecks inniger Zusammenarbeit mit den Massenverkehrsmitteln des Stadt- und Vorortverkehrs;
3. förderliche Lage für ein organisch-gesundes Auswachsen des Stadtorganismus — dies erfüllt sich meistens schon mit der Bedingung Ziffer 2 —,

anregend und unterstützend für die städtebauliche Ausgestaltung und Umgestaltung;

4. nicht hinderliche Lage im Stadtorganismus durch Abschneidung wichtiger Straßen oder deren Zwängung durch längere Unterführungsbauwerke;

5. möglichst wenig störende Auswirkungen des Eisenbahnbetriebs.

Bei der Bedingung 1 denkt er besonders an den glatten Betriebsfluß, der ohne mißlichen Mehraufwand an Zeit und Geld für Umwege und Kehr- bewegungen bewerkstelligt werden können muß, dies um so mehr, je stärker der durchgehende Verkehr neben dem ein- und ausgehenden Verkehr ist. Je flotter der Betrieb durchgeführt werden kann, um so kleiner kann auch die Bahnhofsanlage für die gleiche Betriebsleistung sein, und um so besser kann die Eisenbahn an dem Dienst für den Vorortverkehr teilnehmen. Je kürzer der Eisenbahnweg durch den Stadtorganismus ist, um so leichter sind auch die Bedingungen Nr. 4 und 5 zu wahren.

Zur Bedingung 2 weist er darauf hin, daß in Städten mit schlechter Bahnhofslage der sogenannte „ruhende Verkehr“ der Privatfahrzeuge zu einer besonders großen Last und Sorge geworden ist. Die hier von dem einzelnen gebrachten Opfer an Zeit und Geld wachsen progressiv mit der Ausdehnung der Stadt und wirken entweder lohnsteigernd, und damit die Gesamtwirtschaft belastend, oder lebenshaltungsdrückend. Dieser sogenannte „ruhende Verkehr“ der Einzelfahrzeuge, also die Privatkraftwagen, Taxen usw., kann nur dadurch auf ein erträgliches Maß reduziert werden, daß der Bahnhof möglichst günstig zu den Massenverkehrsmitteln liegt. So kommt man auch um eine Überlastung der Straßen durch den individuellen Fahrzeugverkehr und seine „Ruhelast“ herum. Es ist deshalb eine solche Lage des Bahnhofs anzustreben, daß die Anschlußwege von einem möglichst großen Teil der Reisenden zu Fuß erledigt werden können, und im übrigen bequemer Übergang auf billige Massenverkehrsmittel ohne längeres Warten möglich ist. Die Kürze des Umsteigeweges und die Dichte der Wagenfolge der Massenverkehrsmittel nach mehreren Richtungen ist hierbei entscheidend. Am besten liegt also der Bahnhof nach Ansicht Prof. Wentzels nahe der Kreuzung mehrerer Hauptadern des Stadtverkehrs derart, daß besondere Verkehrslinien und Umwege für Anlauf des Bahnhof vermieden bleiben, und die ohnehin laufenden Massenverkehrsmittel am Bahnhof Verkehr aufnehmen und abgeben, und so, besser ausgenutzt, wirtschaftlicher arbeiten.

Mit der Berücksichtigung dieser Bedingungen erfüllt sich größtenteils von selbst die Bedingung Nr. 3. Der Bahnhof wird sich in organischer Weise in den Stadtverkehr eingliedern und stärkend und anregend für die Kräfte des Auswachsens und für die städtebauliche Ausgestaltung wirken. Von diesem Kräftefeld darf sich nach Ansicht Prof. Wentzels der Bahnhof nie trennen, etwa in der Erwartung, daß der Zwischenraum in Kürze durch nachfolgende Bebauung mit starkem wirtschaftlichen Leben geschlossen wird. Er darf vor allem nicht Anlaß dazu geben, daß die städtebauliche Entwicklung künstlich in eine Richtung gezogen wird, die abwegig zu den gegebenen Entwicklungstendenzen liegt.

Die Erfahrungen mit Bahnhofsverlegungen in zahlreichen Städten lehren, daß ein Bahnhof zwar

eine durch die örtlichen Bedingungen vorgezeichnete, d. h. von anderen Kräften getragene städtebauliche Entwicklung fördern und beleben kann, daß er aber allein nicht die Kraft hat, wirklich verkehrliches und geschäftliches Leben zu sich nachzuziehen; dies besonders dann nicht, wenn die Entwicklung der Stadt durch andere Planungen und Interessen in andere Richtungen gelenkt wird, die Entwicklungskraft des Gemeinwesens also nicht geschlossen bleibt und andererseits das „Hinterland“ des Bahnhofs aus sich heraus nicht anzugskünftig ist. Auch wenn schließlich der Zusammenhang des Bahnhofs mit der Stadt baulich wiederhergestellt ist, so ist dann doch seine Nachbarschaft — das „Bahnhofsviertel“ — meistens nicht mit dem wirtschaftlichen Leben erfüllt, dessen Vorstellung bei der Planung leitend gewesen ist und den großen Aufwand der Umstellung zu rechtfertigen versprach.

Gewiß bestanden und bestehen in vielen Städten starke Gegensätze zwischen den Rücksichten nach Bedingung 2 und 4, d. h. einerseits günstiger Stadtverkehrslage und andererseits Ausräumung eines für die Innenstadt räumlich unbequem gewordenen Großkörpers, wie es ein Bahnhof ist, zumal wenn die betrieblichen Auswirkungen störend hinzukommen. Es ist dann verschiedentlich die Entscheidung durch den Bund der städtebaulichen Raumgestaltung und des nach freier Entwicklung drängenden Eisenbahnbetriebs gegen die Stimmen der Wirtschaft und des Verkehrs erfolgt, zum Nachteil und auf Kosten des Ganzen wie des einzelnen, weil ein Widerspruch mit den Gegebenheiten und der natürlichen Entwicklung des Stadtorganismus sich in Umständlichkeit und vermehrtem Aufwand für den täglichen Verkehr auswirken muß.

Die Vernunft sollte einsehen lassen, daß in solchem Widerstreit der Interessen nicht ein Wunschbild und ein „Tauziehen“ entscheiden sollte, sondern daß jede Partei Verständnis für die Gesamtbelange aufbringt, damit eine alle Interessen befriedigende Lösung gefunden wird. Raumenge und Mängel eines bestehenden Bahnhofs, unschöne lange dunkle Straßenunterführungen u. a. sollten allein noch nicht Anlaß geben, gewissermaßen „das Kind mit dem Bade auszuschütten“, d. h. den Bahnhof in eine völlig neue Lage etwa im Stadtweichbild mit weitausgreifender Umgestaltung der Anschlußstrecken und Umstellung des Stadtverkehrsnetzes, kostspieligen neuen Straßen und Platzanlagen hinauszutragen. Mit Aufwendung nur eines Teiles der für solche Neuanlage erforderlichen Mittel könnte oft durch Schaffung von Raumfreiheit der alten Lage oder auch geringe „Verrückung“ des Bahnhofs eine eisenbahnbetrieblich ausreichende, städtebaulich harmonisch sich einfügende und verkehrlich beste Lösung erreicht werden.

Lest »Die Danziger Wirtschafts-Zeitung«



Jetzt wieder Garnison Bromberg

Bromberg war vor dem Weltkriege eine der beliebtesten Garnisonen im Osten. Noch heute erinnern sich viele alte Offiziere und Soldaten gern an ihre Dienstzeit in der gepflegten und kultivierten Stadt, die soviel Geselligkeit und Unterhaltung bot und deren schöne Umgebung den Reiter, den Jäger, den Wanderer begeisterte. Die Garnison wies eine beachtliche Stärke auf, denn die Stadt beherbergte damals 1 Divisions- und 1 Brigadestab, 1 Infanterie-Regiment, 1 Kavallerie-Regiment und 5 Abteilungen Artillerie. Außerdem errichtete die Stadt kurz vor dem Weltkriege eine Kriegsschule, die aber ihrer Bestimmung nicht mehr zugeführt werden konnte, sondern während des Weltkrieges als Lazarett diente. Die Truppen waren in den weitläufigen Kasernen, die teilweise aus den 80er Jahren stammten, teilweise 1912–13 gebaut worden waren, gut untergebracht.

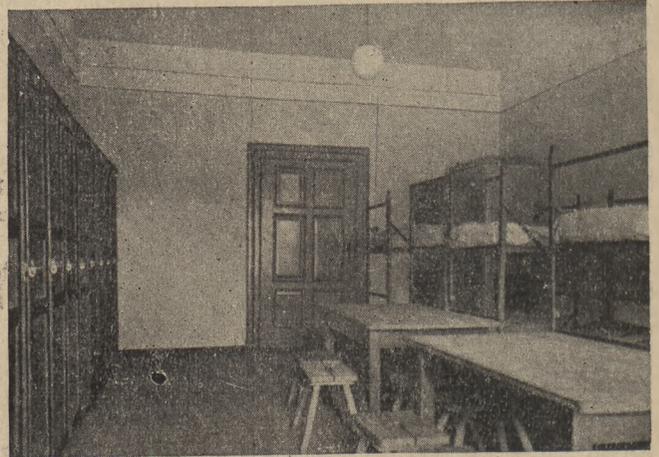


Foto Heeresbauamt Bromberg

Jetzt wieder mustergültige deutsche Mannschaftsstube einer Bromberger Kaserne

Verunreinigungen waren vielmehr auf die mangelhafte Pflege durch die polnische Militärverwaltung und auf die Unsauberkeit des polnischen Soldaten zurückzuführen. In den Kasernenstuben, Küchen, Kammern, Pferdeställen und sonstigen Gebäuden begann nun ein eifriges Putzen und Schrubben. Die Soldaten selbst nahmen Handwerkzeug und Malerpinsel in die Hand, sie hämmerten, nagelten und strichen die verschmutzten Decken und Wände mit neuer Farbe an.

Nach kurzer Zeit waren mit dem Aufbau der allgemeinen Verwaltung auch die Heeresdienststellen in Bromberg eingerichtet und begannen alsbald ihre Tätigkeit. Heeresbauamt und Heeresstandortverwaltung beauftragten die am Platz befindlichen Betriebe und Handwerker und auch auswärtige Firmen mit den umfangreichen Instandsetzungen. Maurer

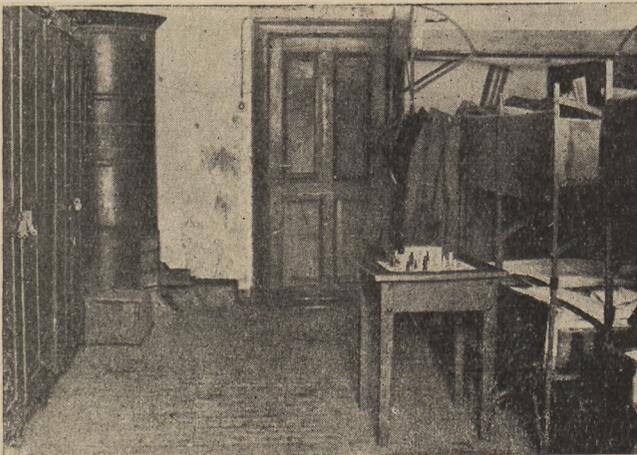


Foto Heeresbauamt Bromberg

So wohnten polnische Soldaten

19 Jahre polnischer Wirtschaft haben genügt, um diese gutgehaltenen militärischen Anlagen in menschenunwürdige Behausungen zu verwandeln. Als in den ersten Septembertagen 1939 deutsche Truppen in Bromberg einrückten, da fanden sie in den Kasernen nicht die wohlverdiente Ruhe. Im Gegenteil, es begann ein wochen- und monatelanger Arbeitsdienst, denn von deutschen Soldaten konnten die Unterkünfte in diesem Zustand nicht bewohnt werden. Sie strotzten vor Schmutz und Ungeziefer. Unrat und Abfälle lagen in den Stuben und Gängen, in den Küchen und Waschräumen, in den Pferdeställen und auf den Kasernenhöfen.

Durch die Kriegshandlungen selbst hatte eine Kaserne geringe Schäden erlitten, eine andere war durch deutsche Brandbomben ausgebrannt. Die vielfachen Schäden und groben

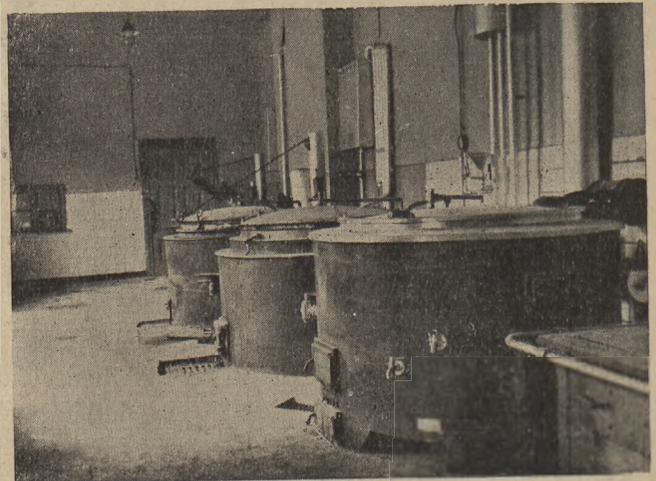


Foto Heeresbauamt Bromberg

Dieselbe Mannschaftsküche unter deutscher Leitung

und Zimmerleute, Dachdecker und Klempner, Tischler und Glaser hatten alle Hände voll zu tun. Die Installateure mußten die Küchen, Waschräume, Abortanlagen, Heizungen und Duschräume in Ordnung bringen, erweitern und den neuzeitlichen Anforderungen entsprechend einrichten. Auch das Lichtnetz mußte einer vollkommenen Erneuerung unterzogen werden. Ein Heer von Malern war in allen Kasernen und in den anderen militärischen Gebäuden beschäftigt, um die Innenwände von Schmutz zu säubern und mit hellen, freundlichen Farben zu versehen. Ein besonders reiches Betätigungsfeld fanden die Entwesungsfirmen und Kammerjäger, die dem Ungeziefer mit Gas oder Blausäure erfolgreich zu Leibe rückten.

So erstanden in monatelanger Arbeit die Kasernen allmählich wieder in früherer Sauberkeit und bekamen ein freundliches Aussehen, wenn auch die tiefergehenden Bau-schäden, die durch die jahrelange Verwahrlosung entstanden

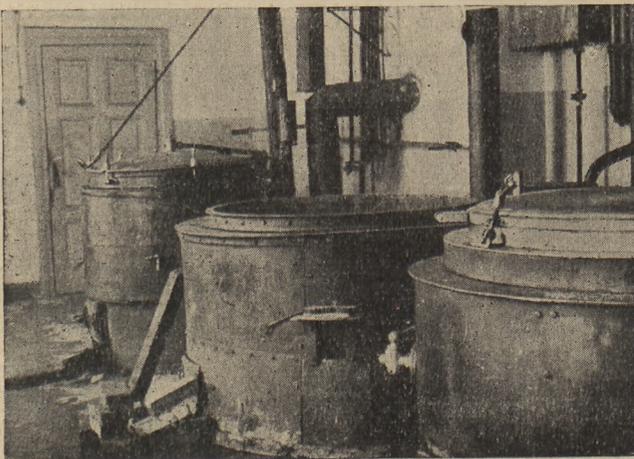


Foto Heeresbauamt Bromberg

Der Zustand der polnischen Mannschaftsküche spricht für sich

waren, nicht so schnell beseitigt werden konnten. Hatten sich doch die Polen sogar die notwendigsten und einfachsten Reparaturen an Dächern und Dachrinnen, an Fenstern und Türen, an Kanal- und Wasserleitung erspart. Die Folge war, daß an vielen Bauwerken erhebliche Schäden entstanden waren.

Nicht nur die Kasernen wurden so wieder in einen soldatenwürdigen Zustand versetzt, sondern auch die anderen Heeresanlagen. Das alte Garnisonlazarett war in einem völlig verwahrlosten Zustand vorgefunden worden, die Räume verschmutzt, die Fußböden ausgetreten, die Öfen gerissen, die Fenster undicht, kurz und gut, hier, wie an anderen Gebäuden, hatte sich seit 19 Jahren keine Hand mehr gerührt.

Die Baulichkeiten der Kommandantur und der Verpflegungsanlagen mußten ebenfalls außen und innen vollkommen erneuert werden. Die Kommandantur ist in ihrem neuen Gewande zu einem Schmuckstück von Bromberg geworden. Die in den polnischen Offizierkasinos übliche Bar wurde auch in diesem Gebäude entfernt und durch ein praktisches Geschäftszimmer ersetzt. Auch der alte friderizianische Fachwerkspeicher sowie die Schießstände und die alte, vollkommen verrottete und verschlammte Militär-Schwimmanstalt wurden gründlich überholt.

Die wertvolle alte Garnisonkirche war von den Polen durch grellen Farbanstrich, häßliche Beleuchtungskörper, bunte Fenster und Entfernung des Gestühls in der geschmacklosesten Weise verunstaltet worden. Sie wurde im Innern vollkommen neu durch einen jungen Düsseldorfer Kunstmaler ausgemalt.

Durch Anspannung aller Kräfte, durch tatkräftige Mitarbeit der deutschen Firmen und durch verständnisvolle Unterstützung von Seiten des Arbeitsamtes und der Industrie- und Handelskammer ist es nach vielen Monaten harter Arbeit gelungen, der alten Garnison Bromberg wieder deutschen Charakter, deutsches Ansehen und deutsche Sauberkeit zu verleihen. Die Kasernen und sonstigen Einrichtungen wurden wieder in einen Zustand versetzt, der eine einwandfreie Unterkunft und die Voraussetzung für eine straffe militärische Ausbildung der Soldaten gewährleistet.

Heute, 2 Jahre nach der Befreiung Brombergs, kann sich der deutsche Soldat in dieser alten deutschen Stadt wieder wohl und heimisch fühlen. Er wird keinen Unterschied mehr gegenüber anderen deutschen Garnisonen finden, denn Bromberg ist wieder

eine deutsche Stadt.

Köpfe der Danzig-Westpreußischen Wirtschaft

Im Oktober 1940 waren 75 Jahre seit der Gründung der Maschinenfabrik C. Blumwe & Sohn verflossen, deren Begründer, Carl Blumwe, am 20. Oktober 1826 in Konitz geboren worden war. Der Schmiedemeister fing das Geschäft mit einem Gesellen, einem Lehrling und mit einer mit Schwungrad betriebenen Drehbank an. Aus der kleinen Schmiede wurde bald eine Reparaturwerkstatt, welche auch Wagenachsen baute. Blumwe nahm auf die von ihm gebauten Wagenachsen ein Patent, die bald unter dem Namen „Blumwe-Patentachsen“ allgemein bekannt wurden. Im Jahre 1872 waren die bescheidenen Räume der noch jungen Fabrik bereits zu klein, so daß die Arbeitsräume erweitert und mit zwei weiteren Drehbänken und einer vierpferdigen Lokomobile als Antrieb ausgestattet wurden. Welche Bedeutung diese Erweiterung hatte, geht daraus hervor, daß Bromberg damals erst knapp 30000 Einwohner zählte. Blumwe ließ es bei dieser räumlichen und maschinellen Erweiterung aber nicht bewenden; er erweiterte auch sein Arbeitsfeld. In Chemnitz hatte er bei einer Maschinenfabrik verschiedene Holzbearbeitungsmaschinen gekauft, um sie dann weiter zu verkaufen. Dies brachte ihn auf die Idee, selbst an die Fabrikation von Holzbearbeitungsmaschinen heranzugehen. Im Jahre 1874 nahm der Sohn Wilhelm Blumwe nach der Rückkehr von einer Studienreise die Fabrikation der Patentachsen und kleinerer Holzbearbeitungsmaschinen als Spezialität auf.

Im Jahre 1878 kaufte Carl Blumwe die verfallene und in Konkurs geratene Eisengießerei von Julius Schmidt Witwe in Prinzenthal. Die Fabrik erlebte jetzt die größte Blüte der Patentachsenfabrikation. Wilhelm Blumwe wurde Teilhaber des Unternehmens, welches vom Sommer 1878 ab unter der Firma „C. Blumwe & Sohn, Eisengießerei und Spezialfabrik für Patentachsen und Holzbearbeitungsmaschinen nach amerikanischem System, Bromberg-Prinzenthal“ weitergeführt wurde. In den Jahren 1879/80 wies die Fabrik einen Rückgang der Patentachsenfabrikation auf und mußte eine finanzielle Krise durchmachen, die durch die zu starke Inanspruchnahme der Kredite beim Ausbau der verfallenen Eisengießerei hervorgerufen worden war. Von 1885 ab begann jedoch ein neues und stetiges Ansteigen der Fabrikation von Holzbearbeitungsmaschinen, so daß in der Gießerei allein 86 Leute beschäftigt wurden, und in Magdeburg und Berlin Verkaufsstellen eröffnet werden konnten.

Am 11. März 1887 starb der Begründer des Unternehmens, Carl Blumwe. Seine Frau, Luise Blumwe, blieb stille Teilhaberin, während der Sohn Wilhelm das gesamte Unternehmen leitete. 1890 fanden 194 Arbeiter Beschäftigung, und der Export erstreckte sich sowohl nach dem fernen Osten wie nach Rio de Janeiro. Eine neue Blütezeit des Unter-

Carl und Wilhelm Blumwe

nehmens begann. Die Firma Carl Blumwe & Sohn war auch die erste Fabrik in Bromberg, die elektrisch betrieben wurde.

Die Leistung des Unternehmens stieg von Tag zu Tag; im Jahre 1897 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Bis zum Weltkrieg steigerten sich die Aufträge immer mehr, so daß die Arbeiterzahl auf 800 stieg; allein in der Gießerei waren 98 Leute beschäftigt. Ein großer Teil der von der Firma C. Blumwe & Sohn hergestellten Sägemaschinen wurde im Kriege unmittelbar an die Front zum Bearbeiten der gefällten Bäume gesandt. Alle Aufträge konnten — obwohl auch damals ein Kräfte-mangel bestand — erledigt werden.



Foto Privat

Carl Blumwe

* 20. 10. 1826

† 11. 3. 1887

Kommerzienrat Wilhelm Blumwe wurde in seiner vollsten Schaffenskraft am 23. September 1903 aus dem Leben abberufen; er starb an den Folgen einer Blinddarmerkrankung. Da er keine Kinder hinterließ, hatte er alle Arbeiter testamentarisch mit reichlichen Spenden bedacht, nachdem er schon im Jahre 1896 ein Kinderheim erbaut und der Stadt Bromberg geschenkt hatte. Wie intensiv und nachhaltig sein Wirken gewesen ist, erhellt u. a. die Tatsache, daß die Wirtschaftsgruppe Maschinenbau, eine ganz moderne deutsche Organisation, einen Teil ihrer Grundlage auf die wirtschaftsorganisatorische Tätigkeit von Wilhelm Blumwe zurückführen kann. Die Fachgruppe Holzbearbeitungsmaschinen hat nämlich der Firma Blumwe, als diese nach der Eingliederung der Ostgebiete um ihre Mitgliedschaft nachsuchte, ohne weitere Nachprüfung die Mitgliedschaft bestätigt mit der ausdrücklichen Begründung, daß Kommerzienrat Blumwe seinerzeit den Zusammenschluß der Fabrikanten von Holzbearbeitungsmaschinen bewerkstelligt habe. Blumwe ist also praktisch der Mitbegründer der heutigen Wirtschaftsgruppe Maschinenbau.

Die Polenzeit ist auch für die Firma C. Blumwe & Sohn keine rühmliche Zeit gewesen. Im Jahre 1921 wurde die Aktiengesellschaft C. Blumwe & Sohn von der polnischen Aktiengesellschaft „Unia“ Zjednoczone Fabriki Maszyn dawn. A. Ventzki, Blumwe & Peters Sp. Akc. in Graudenz übernommen, die das Werk vollständig herunterwirtschaftete, so daß es nach Aussagen von Bücherrevisoren bei Ausbruch des Polenfeldzuges nur noch einige Monate hätte bestehen können.

Neuerdings ist das Werk unter der Firma „Fabrik für Holzbearbeitungsmaschinen vorm. C. Blumwe & Sohn A.G.“, Bromberg, wieder voll zu seiner Entwicklung gebracht. Der Betrieb ist ein Musterbeispiel dafür, wie von einem energischen Deutschen ein kleines Unternehmen, das anfangs nur mit einem Gesellen und einem Lehrling arbeitete, zu einer großen Fabrik emporgeführt wurde.

Dipl.-Volkswirt Oelschläger, Bromberg.

Durch Menschenführung zur Leistungssteigerung

Von Gauberufswalter Karl von Roswitz.

Noch niemals hat es eine Zeit gegeben, in der die Fragen der Berufserziehung eine derartige Bedeutung hatten, als in unseren Tagen. Alle berufserzieherischen Maßnahmen und Einrichtungen der Deutschen Arbeitsfront, der Reichsberufswettkampf, die gesetzliche Regelung des Berufsschulwesens, die Fragen zur Anlernung Ungelernter, der systematische Ausbau der Berufsberatung, die Heranbildung tüchtiger beruflicher Fachkräfte und manch anderes mehr sind alles Erscheinungen, die diese Tatsache augenfällig unterstreichen. Ein Grund aber, der die Fragen der Berufserziehung zu einer Angelegenheit unseres ganzen Volkes macht, ist in unserer nationalsozialistischen Auffassung zur Gemeinschaft zu finden. Im Mittelpunkt unseres täglichen Arbeitslebens steht daher die Betriebsgemeinschaft, in der der einzelne durch Leistung und Pflichterfüllung im Beruf seinen Beitrag zum Wohle unserer Volksgemeinschaft gibt. Es ist deshalb nicht gleichgültig, was der einzelne arbeitet, sondern es kommt darauf an, wie er arbeitet und inwieweit die Ausführung seiner Arbeit geeignet ist, die Gesamtleistung unseres Volkes zu erhöhen. In der inneren Verbindung also unserer Schaffenden zu ihrer besten beruflichen Leistung gründet sich die neue Berufsidee, und hieraus ist wiederum die Bedeutung der Berufserziehung, ihr Sinn und ihre Aufgabe in der Gegenwart zu ersehen. Das heißt nichts anderes, als daß im Mittelpunkt einer betriebsgemeinschaftlichen Erziehungsarbeit der Beruf und damit der ihn ausübende Mensch steht.

Die Berufserziehung hat sich zur Aufgabe gemacht, in Durchführung praktischer Maßnahmen die beste Leistung zu erzielen. In der Berufserziehung lassen sich aber nur vorhandene Anlagen zur Entfaltung bringen. Alle zu leistende Berufserziehungsarbeit muß daher der Wesensart unserer Menschen entsprechen und beginnt mit der sorgfältigen Lenkung des jungen Menschen in den Beruf. Neue Formen der Berufsfindung sind daher für sämtliche jährlich die Schule verlassenden Jugendlichen anzuwenden. Männer aus der Praxis des Amtes für Berufserziehung und Betriebsführung in Zusammenarbeit mit Prof. Poppelreuter von der Universität Bonn haben daher die allseits bekannt gewordene Methode der Einfachschulung entwickelt, die heute schon zum feststehenden Bestandteil bei der Berufsfindung und Berufsenkung in vielen Gauen unseres Reiches geworden ist. In der Zeitspanne des letzten Schuljahres setzt sich bei der Einfachschulung der Jugendliche mit den Werkstoffen Eisen, Holz, Textil und Pappe auseinander. Einfaches Arbeitsgerät wird ihm in die Hand gegeben und er steht unter Aufsicht eines hierfür eigens ausgerichteten Lehrers. An mehreren Tagen in der Woche werden sorgfältig aufeinander abgestimmte Arbeitsvorgänge verrichtet. Das Verhalten des Jugendlichen bei diesen handwerklichen Arbeiten wird genauestens beobachtet und durch ein sich über 1 Jahr erstreckendes Auswertungssystem festgehalten, das die natürlichen Veranlagungen und Fähigkeiten aufzeigt.

Die betriebliche Lehre nun ist es, die für Entfaltung, Mehrung und Ausrichtung der vorhandenen Anlagen zu sorgen hat. Ob nun die Meisterlehre oder die Lehrwerkstatt die bessere Form der betrieblichen Nachwuchserziehung ist, soll hier weiter nicht untersucht werden. Tatsache aber bleibt es, daß die berufliche Nachwuchserziehung „ganzheitlich“ zu erfolgen hat und einen hochwertigen Facharbeiter und lebensbejahenden Menschen zum Ausbildungsziel haben muß.

Entwickelt und formt eine auf nationalsozialistische Grundlage aufgebaute Lehre den deutschen Facharbeiter, so ist damit wohl zeitmäßig gesehen ein Lebensabschnitt beendet, der dem jungen Menschen das Bewußtsein gibt, eine Lebensgrundlage erworben zu haben. Sein Wissen und Können ist für ihn Kapital, er glaubt sich unabhängig und einer bestimmten Freiheit erfreuen zu können. Das ist ein seelischer Gewinn und damit wertvolles Ergebnis nationalsozialistischer Berufserziehungsarbeit.

Die Lehre war das vorbereitende Feld. Der Fortgang der Berufserziehung ist in der Entwicklung zur Persönlichkeit zu sehen und hier muß der erwachsene Mensch wiederum die hilfreiche Hand der Partei und des Staates spüren. Deshalb gilt für das weitere berufliche Leben die Forderung nach beruflicher Fortbildung. Begabten und fähigen Kräften wird durch eine sinnvolle Förderung der Besuch von Fachschulen u. a. m. ermöglicht. Sie müssen ständig angeregt werden, Lehrgänge und Aufbaukameradschaften des Deutschen Berufserziehungswerkes zu besuchen und eine innerbetriebliche

Berufserziehungsarbeit am erwachsenen Gefolgschaftsmitglied muß jeder wahren Betriebsgemeinschaft erstes Gebot sein. Groß ist die Zahl und wertvoll der Inhalt der zur Verfügung stehenden Lehrmittel als eine bedeutsame Hilfe für die betriebliche und überbetriebliche Berufserziehung. Die Lehrmittel des Reichsinstituts für Berufsausbildung in Handel und Gewerbe, die heute in enger Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Arbeitsfront und der gewerblichen Wirtschaft erstellt werden, sind weltanschaulich einwandfrei, zeigen hervorragendes fachliches Wissen und eine anschauliche betriebs- und lebensnahe Form in Sprache und Darstellung.

Der leistungsfähige Facharbeiter braucht nun aber auch einen seiner Leistungen entsprechenden Arbeitsplatz, durch organische Betriebsgestaltung als natürliche Ergänzung der Berufserziehung. Sie ist einzig und allein das Ordnungsinstrument für die betriebliche Gestaltung und mit ein Mittel zu einer dauernden natürlichen Leistungssteigerung. Fassen wir einmal zusammen:

1. eine sorgfältige Auswahl des Nachwuchses nach Anlagen und Fähigkeiten,
2. eine diesen Anlagen und Fähigkeiten entsprechend angepaßte Lehrlingserziehung, der den jungen Berufsträger mit den erforderlichen Berufskennnissen ausstattet, um ihn allen Anforderungen der Praxis gerecht werden zu lassen,
3. eine Berufserziehung ausschließlich für Erwachsene nach Abschluß der Lehrzeit mit dem Ziel einer planvoll entwickelten dauerhaften Leistungssteigerung,
4. der Einsatz erster Fachkräfte für die betriebliche Nachwuchs- und Erwachsenenenerziehung zur Weckung und Lenkung der Leistungskraft,

so erkennen wir, daß die Bemühungen einer erfolgreichen Berufserziehung erst dann zur praktischen Anwendung gelangen, wenn durch organische Betriebsgestaltung die geweckte Leistungsbereitschaft der Schaffenden eingesetzt werden kann. Die organische Betriebsgestaltung geht von der Auffassung aus, daß der Betrieb ein lebendiger Organismus, in dem dem Menschen gegenüber der Sachwelt der Vorrang zu gewähren ist. Die Maschine ist dem Menschen unterzuordnen. Alle Maßnahmen der organischen Betriebsgestaltung sind deshalb so zu treffen, daß der Mensch im Vordergrund des betrieblichen Geschehens steht. Leistungssteigernd wirken sich demnach auch die Bekämpfung von Staub, Rauch und Lärm in den Arbeitsräumen, ein richtiger Farb- anstrich, der zweckvoll hergerichtete Arbeitsplatz und seine Beleuchtung aus. Alles dies sind Fragen, die im Zusammenhang mit organischer Betriebsgestaltung stehen.

Entscheidend aber für Förderung und Erhaltung der besten Leistung sind der Betriebsführer und seine betrieblichen Unterführer. Im Verhältnis zwischen Betriebsführer und Gefolgschaft ist zu erkennen, ob auf der einen Seite Führerverpflichtung und auf der anderen Seite Gefolgschaftstreue das Fundament der Betriebsgemeinschaft ist. Gefolgschaftstreue und Führerverpflichtung — um mit den Worten von Prof. Dr. Karl Arnold zu sprechen — sind aber in hohem Maße soldatische Tugenden. Soldatische Tugend wächst aber nur auf dem nahrhaften Boden einer sauberen Kameradschaft in der Betriebsgemeinschaft. Sie können durch nichts erzwungen oder organisiert werden, sondern einzig und allein hängen sie von den Führereigenschaften der verantwortlichen Männer im Betriebe ab. Ein entschlossener Betriebsführer oder betrieblicher Unterführer wird deshalb, wenn er seine Aufgabe als Führer einer Gefolgschaft ernst nimmt, sich mit dem Wesen wahren Führertums und den sich hieraus ergebenden Problemen auseinandersetzen. Die Arbeitswochen und Lehrgänge an den Reichsschulen des Amtes für Berufserziehung und Betriebsführung für die Ausrichtung des betrieblichen Führerkorps bieten jedem durch die Reichhaltigkeit ihrer Stoffpläne die Möglichkeit der persönlichen Ausrichtung.

Betriebe, in denen Führung und Gefolgschaft die Notwendigkeit einer planmäßigen Berufserziehung erkennen, werden im Gesamtbild des Leistungskampfes deutscher Betriebe den Platz einnehmen, der den Bedingungen und Grundsätzen für die Verleihung des Leistungsabzeichens entspricht. Darüber hinaus kann durch das Leistungsabzeichen für vorbildliche Berufserziehung eine Sonderauszeichnung stattfinden, die allen Berufserziehungsstätten verliehen werden kann, die im Sinne nationalsozialistischer Berufserziehung vorbildlich sind.

Immer wieder finden im Zuge der Operationen unserer Wehrmacht im Osten die sowjetischen Wasserwege Erwähnung; die Namen der Beresina, Düna, des Pripet und der Desna, von Dnjestr, Bug und Dnjep, Lowat, Luga, Moskwa und Newa sind uns aus den OKW.-Berichten vom kampfartigen Vorwärtsdringen unserer Truppen und von den Angriffserfolgen unserer Luftwaffe vertraut geworden. Zu den Namen der Flüsse, unter denen noch der Swir im Zusammenhang mit dem finnischen Geländegewinn besondere Beachtung verdient, gesellen sich die Kampfschauplätze der Ostsee, des Nördlichen Eismeer, der Barentssee und des Schwarzen Meeres, die Seen Peipus, Ilmen und Ladoga und die wichtige Zone des Stalin-Kanals, die an der Newa bei Schlüsselburg und am Swir zweimal unterbrochen worden ist. Flüsse, Meere, Seen, Kanäle — damit sind Umfang und Ausdehnungsbereich des sowjetischen Wassernetzes angedeutet, über das wir uns mit Hilfe unserer Karte unterrichten.

Wir erkennen im Zentrum einer Scheide, die etwa mit der Waldai-Höhe gegeben ist, die Ausrichtung der Flüsse, von denen ein Teil nach Norden, der andere nach Süden sich wendet (nach Süden das große Stromgebiet von Dnjep, Don und Wolga). Die bedeutendste Verbindung in Richtung West-Nord-Süd, die nun zwischen Ostsee, Ladogasee und Ostsee und damit auch in Richtung auf Moskau unterbunden worden ist, stellt das mit Hilfe von Kanälen und kanalisierten Flüssen im Zeitraum der letzten zehn Jahre geschaffene Wassernetz zwischen Ostsee, Weißem und Kaspischem Meer dar. (Eine Verbindung zwischen Asowschem Meer und Kaspischem Meer über den kanalisiertem Manytsch hat sich im Bau befunden. Eine Don-Wolga-Verbindung an der Stelle der schmalsten Landenge war seit langem geplant.)

Der Stalin-Kanal hat eine Länge von 227 Kilometern, der Moskwa-Wolga-Kanal ist 127 Kilometer lang. Die Wolga selbst durchfließt eine Strecke von 3750 Kilometern. Wir lassen eine Uebersicht über die Stromlängen der uns



Netz der wichtigsten Wasserstraßen = Kanäle — kanalisierte Flüsse

bekanntesten Flüsse aus dem Operationsgebiet folgen und geben als Vergleich die Länge unseres Rheins von 1387 km: Dnjep 2150 km, Dnjestr 1387 km, Desna 1050 km, Düna 1000 km, Pripet 800 km, Bug 750 km, Beresina 630 km, Newa 72 km.

Kurzmeldungen

Reichskommissariat Ostland

Durch einen Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 17. Juli 1941 ist ein Reichskommissariat Ostland geschaffen worden, an dessen Spitze der Gauleiter Lohse von Schleswig-Holstein steht. Zum Bereich des Reichskommissars für das Ostland gehören zunächst die Gebiete des früheren Litauens und Lettlands. Es ist jedoch damit zu rechnen, daß auch das Gebiet Estlands nach seiner völligen Befreiung in das Reichskommissariat Ostland einbezogen wird, ebenso wie voraussichtlich der Weißruthenische Raum mit dem Zentrum Minsk.

Gauleiter Lohse ist in seiner Eigenschaft als Reichskommissar für das Ostland der Vertreter der Reichsregierung für die seiner Verwaltung unterstellten Gebiete.

Das Reichskommissariat gliedert sich in ein Generalkommissariat Lettland unter der Leitung des Staatsrats Drechsler, Oberbürgermeister von Lübeck, und ein Generalkommissariat Litauen unter der Leitung von Dr. von

Renteln. Für die einzelnen Bezirke dieser Verwaltungseinheit sind besondere Gebietskommissare berufen worden.

Einführung verbindlicher Normen in den eingegliederten Ostgebieten

Im Ministerialblatt des Reichswirtschaftsministeriums Nr. 25 vom 11. September 1941 ist eine Anordnung des Reichswirtschaftsministeriums veröffentlicht, durch welche die bisher vom Reichswirtschaftsminister erlassenen Anordnungen über die verbindliche Einführung von Normen, Lieferbedingungen und Bezeichnungsvorschriften in den eingegliederten Ostgebieten in Kraft gesetzt werden. Es handelt sich hierbei um die verbindliche Einführung des metrischen Gewindes und der Normen für Muldenkipper, Dampflokomotiven, Waagen, Setzregale und Schriftkästen, Steine und Erden, den Bergbau, das Feuerlöschwesen, Eisenbahnwagen und Hartmetallplättchen sowie eine Reihe von Lieferbedingungen und Bezeichnungsvorschriften des Reichsausschusses für Lieferbedingungen und Gütesicherung. Diese Anordnung tritt am 1. Oktober 1941 in Kraft.

Handelsregister für Danzig-Westpreußen

Danzig

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 188 vom 14. 8. 1941)

Neueintragung:

Am 18. Juli 1941

B 2981 Ardes, Schädlingsbekämpfungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [Günter-Schaffer-Wall 4]. Gegenstand des Unternehmens ist die Desinfektion und Schädlingsbekämpfung sowie die Herstellung und der Vertrieb von Schädlingsbekämpfungsmitteln, ferner Uebernahme von Vertretungen fachlicher Art, Handel mit Chemikalien und Apparaturen, die mit der Schädlingsbekämpfung im Zusammenhang stehen. Der Gesellschaftsvertrag ist am 14. November 1940/17. Juni 1941 errichtet. Die Gesellschaft hat zwei Geschäftsführer, deren jeder allein vertretungsberechtigt ist. Geschäftsführer sind: Victor Weiding, Desinfektor, Danzig, und Witwe Hedwig Mahlstedt geb. Woitas, Gotenhafen, Stammkapital: 22.500 RM.

Veränderungen:

Am 19. Juli 1941

B 168 Landwirtschaftliche Großhandelsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [Krebsmarkt 7/8]. Der bisherige stellvertretende Geschäftsführer Direktor Walter Seedig, Danzig, ist zum Geschäftsführer bestellt. Den Abteilungsleitern Fritz Neumann, Danzig-Schidlitz, Walther Wohlgemuth, Danzig, und Reinhard Haese, Danzig-Langfuhr, ist Gesamtprokura derart erteilt, daß jeder von ihnen unter Mitwirkung eines Geschäftsführers oder Stellvertreters von Geschäftsführern die Gesellschaft zu vertreten und die Firma der Gesellschaft zu zeichnen befugt ist. Die Prokura des Otto Neumann, Danzig, ist erloschen.

Am 22. Juli 1941

B 72 jetzt 2964 Georg Hallmann Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [Stadtgraben 5]. Die Prokura des Herbert Jurtzik ist seit 1. April 1941 erloschen.

Am 23. Juli 1941

B 17 jetzt 2909 Ostdeutsche Privatbank Aktien-Gesellschaft, Danzig (Langgasse 32/34). Der Familienname des Prokuristen Franz Pieczynski, Danzig-Langfuhr, ist in Preising geändert.

Am 24. Juli 1941

B 25 jetzt 2917 Danziger Werft Aktiengesellschaft, Danzig. Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 17. März 1941 ist § 4 der Satzung (Grundkapital) geändert. Als nicht eingetragen wird noch veröffentlicht: Die auf Grund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 15. Oktober 1940 ausgegebenen Aktien im Nennbetrage von neun Millionen Reichsmark lauten gemäß dem Beschluß der Hauptversammlung vom 17. März 1941 nicht auf den Namen, sondern auf den Inhaber.

B 1096 Urbinwerke Chemische Fabrik, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig. Curt Wundermann ist als Geschäftsführer ausgeschieden. An seiner Stelle ist der Kaufmann Helmut Wulff in Bromberg zum Geschäftsführer bestellt.

B 2460 jetzt 2982 Siegel & Co. Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [-Ohra, Horst-Wessel-Straße Nr. 20]. Durch Beschluß der Versammlung der Gesellschafter

vom 26. Mai 1941 ist das Stammkapital auf Grund der Umstellungsverordnung vom 16. Januar 1940 und der Umstellungsbilanz zum 1. September 1940 auf 450 000,— RM umgestellt.

Am 26. Juli 1941

B 1241 jetzt 2983 Briefumschlagfabrik Hansa Aktiengesellschaft, Danzig [Weidengasse 35/38]. Das Grundkapital beträgt jetzt 250 000,— Reichsmark und ist eingeteilt in 482 Aktien mit einem Nennbetrage von je 200 RM und 3072 Aktien mit einem Nennbetrage von je 50 RM. Die Aktien lauten sämtlich auf den Inhaber. Besteht der Vorstand aus mehreren Personen, so wird die Gesellschaft von zwei Vorstandsmitgliedern oder von einem Vorstandsmitglied in Gemeinschaft mit einem Prokuristen oder von zwei Prokuristen vertreten. Stellvertretende Vorstandsmitglieder stehen hinsichtlich der Vertretungsmacht den ordentlichen Vorstandsmitgliedern gleich. Der Aufsichtsrat hat das Recht, beim Vorhandensein mehrerer Vorstandsmitglieder einzelnen Mitgliedern die alleinige Vertretung der Gesellschaft zu übertragen. Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 21. Juni 1941 sind das Grundkapital auf Grund der Umstellungsverordnung vom 16. Januar 1940 und der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1941 auf Reichsmark umgestellt, die Satzung geändert und neu gefaßt und 104 Aktien zu je 25 G und vier Aktien zu je 100 G auf Grund des § 8 der Umstellungsverordnung eingezogen. Als nicht eingetragen wird noch veröffentlicht: Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen im Deutschen Reichsanzeiger und im Amtsblatt des Reichsstatthalters Danzig-Westpreußen.

Am 28. Juli 1941

B 86 jetzt 2978 Baltische Spritwerke, Aktiengesellschaft, Danzig [-Neufahrwasser]. Dem August Kaeber in Danzig-Schidlitz ist Gesamtprokura derart erteilt, daß er in Gemeinschaft mit einem Vorstandsmitglied oder mit einem anderen Prokuristen zur Vertretung der Gesellschaft befugt ist.

Am 5. August 1941

B 2946 früher B 54 Ostdeutsche Reederei Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [Langgasse 39]. Durch Beschluß der Gesellschafterversammlung vom 11. März 1941 ist das Stammkapital von 100 000 RM auf 200 000 RM erhöht.

Am 6. August 1941

B 1584 jetzt 2984 Alldag, Allgemeiner Danziger Lagereibetrieb Aktiengesellschaft, Danzig. Die durch Beschluß der Hauptversammlung vom 24. Juni 1940 erfolgte Umstellung des Grundkapitals auf Reichsmark ist durch Umtausch der Aktien durchgeführt.

Umwandlungen:

Am 22. Juli 1941

B 2722 Heinrich Becker Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig. Durch Gesellschafterbeschlüsse vom 19. Dezember 1939/19. Mai 1941 ist die Umwandlung der Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1934 und der Umwandlungsbilanz zum 1. Dezember 1939 in eine Kommanditgesellschaft mit der Firma Heinrich Becker und dem Sitz in Danzig erfolgt. Die Firma ist erloschen und hier gelöscht. Vergleiche 10 H.-R. A 6441. Als nicht eingetragen wird noch veröffentlicht: Den Gläubigern der Gesellschaft steht es frei, soweit sie nicht Befriedigung verlangen können, binnen sechs Monaten seit dieser Bekanntmachung Sicherheitsleistung zu verlangen.

Gerhard Eggebrecht

Kolonialwaren · Drogen und Rohstoff-Einfuhr

Danzig

Am 5. August 1941

B 32 Wieler & Hardtmann, Aktiengesellschaft, Danzig — Zweigniederlassungen in Stettin und Gotenhafen —. Durch Hauptversammlungsbeschluß vom 24. Juli 1941 ist die Umwandlung der Gesellschaft auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1934 und der Umwandelungsbilanz zum 31. März 1941 durch Übertragung ihres Vermögens unter Ausschluß der Liquidation auf die alleinige Gesellschafterin, die Danziger Hafengesellschaft mit beschränkter Haftung in Danzig, erfolgt. Die bisherige Firma ist erloschen und hier gelöscht. Als nicht eingetragen wird noch veröffentlicht: Den Gläubigern der Gesellschaft steht es frei, soweit sie nicht Befriedigung verlangen können, binnen sechs Monaten seit dieser Bekanntmachung Sicherheitsleistung zu verlangen.

Erloschen:

Am 23. Juli 1941

B 2159 Dippesaat-Vertriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig. Die Gesellschaft wird unter der Firma Dippesaat-Vertriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem Sitz in Quedlinburg fortgeführt.

Am 30. Juli 1941

B 2235 North British and Mercantile Insurance Company Limited, Zweigniederlassung Danzig, Danzig (Sitz: Edinburg und London). Die Zweigniederlassung in Danzig ist aufgehoben.

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 194 vom 21. August 1941)

Neueintragungen:

Am 11. August 1941

A 6445 Gebr. Böhling, Zweigniederlassung Danzig, Danzig [Schuitenstein 2, Fabrik für Maschinenbau, Rohrleitungs- und Apparatebau]. Geschäftsinhaber: Diplom-Ingenieur Rudolf Adolf Böhling, Hamburg, Gesamtprokuristen: Willi Karl Friedrich Lembke, Henry Hans Adolf Winckelmann, Helmut Max Hugo Körner und Wilhelm Karl Heinrich Schrader, sämtlich Hansestadt Hamburg. Je zwei aller Gesamtprokuristen sind zusammen zeichnungsberechtigt.

Am 12. August 1941

A 6446 G. & E. Nicolai, Danzig [Schüsseldamm 49, Scheuertücher, Bürstenwaren, Wirtschaftsartikel-, Galanterie-Großverkauf]. Die offene Handelsgesellschaft hat am 1. Mai 1920 begonnen. Persönlich haftende Gesellschafter: Fräulein Gertrud Nicolai, Danzig-Ohra und Kaufmann Ernst Nicolai, Danzig.

Veränderungen:

Am 9. August 1941

B 224 jetzt B 2985 F. A. J. Jüncke, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [Milchkannengasse 2/3]. Durch Gesellschafterbeschuß vom 22. Januar 1941 ist das Stammkapital auf Grund der Umstellungsverordnung vom 16. Januar 1940 und der Umstellungsbilanz zum 1. Januar 1940 auf 420 000 RM umgestellt. Als nicht eingetragen wird noch veröffentlicht: Die gleiche Eintragung wird bei dem Gericht der Zweigniederlassung in Königsberg (Pr) erfolgen.

B 2757 Grunert & Co. Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig. Das wirtschaftliche Unternehmen der Gesellschafts-firma ist auf Grund der Verordnung vom 22. Juli 1939 beschlagnahmt und der Verwaltung durch einen Treu-

händer unterstellt. Zum Treuhänder ist der Kaufmann Fritz Schultz in Danzig [Dominikswall 11] bestellt.

Am 12. August 1941

B 65 jetzt B 2986 Orenstein & Koppel Gesellschaft mit beschränkter Haftung (auf polnisch: Orenstein & Koppel Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia), Danzig. Durch Beschluß der Gesellschafterversammlung vom 4. Juli 1941, ist die Satzung geändert in §§ 1 (Firma) und 14 (Bekanntmachungen). Die Firma lautet jetzt: Ostdeutsche Maschinenbau und Bahnbedarf Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Erloschen:

Am 9. August 1941

B 2836 Iduna-Germania Lebens-Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit in Berlin, Zweigniederlassung Danzig, Danzig. Die Zweigniederlassung in Danzig ist aufgehoben.

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 206 vom 4. September 1941)

Neueintragungen:

Am 14. August 1941

A 6447 Arthur Lilie, Danzig-Langfuhr [Ferberweg 12, Handelsvertretung]. Geschäftsinhaber: Oberingenieur a. D. und Handelsvertreter Arthur Lilie, Danzig-Langfuhr.

Am 21. August 1941

A 6448 Ernst Burgmann, Danzig-Langfuhr [Adolf-Hitler-Str. 237, Vertretung industrieller Werke]. Geschäftsinhaber: Ingenieur und Handelsvertreter Ernst Burgmann, Danzig-Langfuhr.

Veränderungen:

Am 18. August 1941

A 4488 Wilhelm Werner & Co., Danzig. Direktor Georg Roensch, jetzt Danzig-Langfuhr, ist als Liquidator abberufen.

A 6222 Rowolith-Werk Woter & Co. Kommanditgesellschaft, Danzig [Reitbahn 3]. Die Kaufleute Hermann Pfotenhauer und Robert Woter, beide in Danzig, und die Kommanditistin sind ausgeschieden. Die Kommanditgesellschaft ist aufgelöst. Die Aktiven und Passiven der Kommanditgesellschaft werden von dem verbleibenden Gesellschafter Erich Ninow übernommen. Der Kaufmann Guido Tyron in Danzig ist in das Geschäft als persönlich haftender Gesellschafter eingetreten. Die offene Handelsgesellschaft hat am 1. Juli 1941 begonnen. Die Firma ist geändert in: Tyrolith-Werk Tyron & Ninow.

Am 20. August 1941

A 5441 Alfred Martschinke Hoch- u. Tiefbau-Eisenbeton Inhaber Erich Stanke, Danzig [-Ohra, Neuer Weg 13]. Der Baumeister Eduard Mielke, Danzig-Langfuhr, ist in die Firma als persönlich haftender Gesellschafter eingetreten. Die offene Handelsgesellschaft hat am 25. Mai 1939 begonnen. Die Firma ist geändert in: Alfred Martschinke Hoch- u. Tiefbau-Eisenbeton Stanke & Mielke. Sitz: Danzig-Ohra.

Am 23. August 1941

A 5881 Horst Oldendorf Befrachtungskontor, Danzig [Langer Markt 19]. Die Firma ist geändert in: Horst Oldendorf, Reederei und Befrachtungskontor.



vormals Gebr. Geske Danzig



Erloschen:

Am 18. August 1941

A 6124 Pneumatik Handelsgesellschaft Affeldt & Co., Danzig. Der bisherige Gesellschafter Felix Heinzius ist alleiniger Inhaber der Firma. Die Firma ist erloschen.

Veränderungen:

Am 22. August 1941

B 168 jetzt B 2987 Landwirtschaftliche Großhandels-gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [Krebsmarkt Nr. 7/8]. Durch Gesellschafterversammlung vom 13. Juni 1941 auf Grund der Umstellungsverordnung vom 16. Januar 1940 und der Reichsmarkeröffnungsbilanz zum 1. Juli 1940 sind das Stammkapital und die Geschäftsanteile auf Reichsmark umgestellt. Der Gesellschaftsvertrag ist geändert: § 2 (Stammkapital), § 5 (Vertretung der Gesellschaft), § 25 (öffentliche Bekanntmachungen) und neu gefaßt. Das Stammkapital beträgt jetzt 1 500 000,— RM. Die Gesellschaft wird durch zwei oder mehrere Geschäftsführer gerichtlich und außergerichtlich vertreten. Es können auch Stellvertreter von Geschäftsführern bestellt werden. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt (ordentliche oder Stellvertreter), so vertreten sie die Gesellschaft gemeinsam; jedoch genügt auch dann zu Willenserklärungen und zur Zeichnung für die Gesellschaft, soweit nicht unabänderliche Vorschriften des Gesetzes entgegenstehen, die Mitwirkung zweier Geschäftsführer oder eines Geschäftsführers und eines Prokuristen. Die Zeichnung geschieht in der Weise, daß die Zeichnenden zu der schriftlich oder auf mechanischem Wege hergestellten Firma der Gesellschaft ihre Namensunterschrift beifügen. Die für die Geschäftsführer gegebenen Vorschriften gelten auch für die Stellvertreter von Geschäftsführern.

Als nicht eingetragen wird noch veröffentlicht: Die öffentlichen Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen im Wochenblatt der Landesbauerschaft Danzig-Westpreußen in Danzig.

Am 25. August 1941

B 2776 Akotra, Allgemeine Kohlen-Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig. Der Rechtsanwalt Dr. Albrecht in Danzig ist zum Verwalter gemäß der Verordnung vom 15. Januar 1940, RGBl. I S. 191, und der Allgemeinen Verfügung des Reichsjustizministers vom 20. Juni 1940 — Dt. Justiz S. 728 — zum Zwecke der Sicherstellung und Erhaltung des Vermögens der Gesellschaft durch Beschluß des Oberlandesgerichts vom 4. August 1941 bestellt. Der Verwalter bedarf zu allen Geschäften, die über den Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsverkehrs hinausgehen und die in der Verordnung vom 15. Januar 1940 und in Nr. 21 Abs. 2 und 4 der Allgemeinen Verfügung vom 20. Juni 1940 aufgeführt sind, der Bestätigung des Reichskommissars. Bei Maßnahmen, welche den Aufbau und den Bestand des Unternehmens betreffen, bedarf es außer der Zustimmung des Reichskommissars für die Behandlung feindlichen Vermögens noch der Bestätigung des Oberlandesgerichts. Während der Dauer der Verwaltung ruhen die Befugnisse der sonst zur Vertretung befugten Personen.

B 106 jetzt B 2988 Deutsche Bauernbank für Westpreußen, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig [Krebsmarkt 7/8]. Durch Beschluß der Gesellschafterversammlung vom 1. August 1941 ist Satz 8 (Vertretung) und Satz 9 (Geschäftsführer) des Gesellschaftsvertrages geändert. Die Gesellschaft wird durch einen oder mehrere Geschäftsführer gerichtlich und außergerichtlich vertreten. Es können auch Stellvertreter von Geschäftsführern bestellt werden. Die für die Geschäftsführer gegebenen Vorschriften gelten auch für die Stellvertreter von Geschäftsführern. Solange nur ein Geschäftsführer (Stellvertreter von Geschäftsführern) bestellt ist, vertritt er die Gesellschaft allein. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt (ordentliche oder Stellvertreter), so vertreten sie die Gesellschaft gemeinsam; jedoch genügt auch dann zu Willenserklärungen und zur Zeichnung für die Gesellschaft, soweit nicht unabänderliche Vorschriften des Gesetzes entgegenstehen, die Mitwirkung zweier Geschäftsführer (Stellvertreter) oder eines Geschäftsführers (Stellvertreters) und eines Prokuristen. Die Zeichnung geschieht in der Weise, daß die Zeichnenden zu der schriftlich oder auf mechanischem Wege hergestellten Firma der Gesellschaft ihre Namensunterschrift beifügen. Die Gesellschafter sind berechtigt, zu bestimmen, daß einzelne Geschäftsführer (Stellvertreter) allein zur Vertretung der Gesellschaft befugt sein sollen. Der Beschluß bedarf nicht der für Aenderungen des Gesellschaftsvertrages vorgesehenen Form. Der Abteilungsdirektor

Heinz Viermann in Danzig-Langfuhr ist zum Stellvertreter von Geschäftsführern bestellt. Seine Prokura ist erloschen.

Dt. Eylau

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 195 vom 22. August 1941)

Neueintragung:

Am 11. August 1941

A 500 Arthur Schilke, Kolonialwaren, Deutsch Eylau. Inhaber ist der Kaufmann Arthur Schilke in Deutsch Eylau.

*

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 203 vom 1. September 1941)

Veränderung:

Am 18. August 1941

A 407 Fritz Wylutzki, Dt. Eylau. Die Firma ist geändert in Kurt Gippert, Dt. Eylau.

Elbing

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 200 vom 28. August 1941)

Am 22. August 1941

B 30 F. Schichau Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Elbing.

Die Prokura des Obergeringens und Konstruktionsdirektors Hermann Schroder in Danzig gilt unter Wegfall der eingetragenen Beschränkung als dahin erteilt, daß er in Gemeinschaft mit einem Geschäftsführer zur Zeichnung und Vertretung der Firma F. Schichau Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Elbing, befugt ist.

Die gleiche Eintragung wird auch für die Zweigniederlassungen in Danzig und Königsberg (Pr) im Handelsregister der dortigen Amtsgerichte erfolgen, wobei bemerkt wird, daß die Firma der Zweigniederlassung in Königsberg (Pr), wie folgt, lautet: F. Schichau Gesellschaft mit beschränkter Haftung Elbing Abteilung Königsberg Pr. (frühere Schiff- und Brückenbauanstalt der Union).

*

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 202 vom 30. August 1941)

Veränderungen:

Am 25. August 1941

A 295 E. Wernich's Buchdruckerei, Verlag der Elbinger Zeitung und Elbinger Anzeigen, Elbing. Dem Geschäftsführer Hans W. Stempel in Elbing ist Prokura erteilt.

Marienburg Westpr.

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 193 vom 20. August 1941)

Veränderung:

Am 6. August 1941:

A 13 Johannes Lück Nachfl. Drogerie zum Löwen, Inh. Anna Kupke, Marienburg Westpr. Geschäftsinhaber ist jetzt Fachdrogist Werner Strebel, Marienburg Westpr. Die Firma ist geändert in Löwen-Drogerie Werner Strebel, Handelsregister A 212.

Marienwerder Westpr.

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 164 vom 17. Juli 1941)

Am 1. Juli 1941

A 539 Firma Otto Martini, Marienwerder. Die Niederlassung ist nach Bromberg verlegt.

*

Neueintragung:

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 184 vom 9. August 1941)

Am 29. Juli 1941

A Nr. 571 Walther Grollmus, Marienwerder, Bürobedarf, Druckerei und Spielwaren. Die Geschäftsräume befinden sich Marienburger Straße 44/45. Inhaber ist der Kaufmann Walther Grollmus in Marienwerder.

Stuhm

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 201 vom 29. August 1941)

Erloschen:

Am 18. August 1941

2. H.-R. A 363 Die Firma Bruno Kaufmann, Trageheimerweide, ist gelöscht.

Genossenschaftsregister

Danzig

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 188 vom 14. August 1941)

Veränderungen:

Am 19. Juli 1941

10 Gn.-R. 8. Wohnungs-Bauverein für Danzig und Umgebung eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 28. Mai 1941 ist die Satzung neu gefaßt.

Am 23. Juli 1941

10 Gn.-R. 220. Volkssiedlung eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig. Gegenstand des Unternehmens ist fortan der Bau und die Betreuung von Kleinwohnungen in eigenen Namen. Der Gegenstand des Unternehmens ist auf den Geschäftsbetrieb innerhalb der Hansestadt Danzig und Zoppot beschränkt.

Am 24. Juli 1941

10 Gn.-R. 18. Danziger Bau- und Siedlungsgenossenschaft eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig. Gegenstand des Unternehmens ist fortan der Bau und die Betreuung von Kleinwohnungen im eigenen Namen. Der Gegenstand des Unternehmens ist auf den Geschäftsbetrieb innerhalb des Bezirks Danzig und seiner näheren Umgebung beschränkt. Der Zweck des Unternehmens ist ausschließlich darauf gerichtet, den Mitgliedern zu angemessenen Preisen gesunde und zweckmäßig eingerichtete Kleinwohnungen im Sinne des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes und seiner Durchführungsvorschriften zu verschaffen. Das Unternehmen darf nur die in § 6 des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes und in den Durchführungsvorschriften bezeichneten Geschäfte betreiben.

Am 29. Juli 1941

10 Gn.-R. 148. Produktivgenossenschaft der Danziger Bäckerei- und Konditoreiarbeiter, Danzig, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 9. März und 8. Juni 1941 ist die Satzung geändert und neu gefaßt. Der Name der Genossenschaft lautet jetzt: Produktivgenossenschaft der Bäcker und Konditoren, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht.

Am 24. Juli 1941

10 Gn.-R. 169. Danziger Wohnungsbaugenossenschaft, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig. Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 25. April 1941 ist die Satzung geändert und neu gefaßt.

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 204 vom 2. September 1941)

Veränderung:

Am 14. August 1941

Gn.-R. 16. Löblauer Brennerei-Genossenschaft, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Löblau (Kreis Danzig-Land). Durch Beschluß der Generalversammlung vom 29. Mai 1941 ist das Statut geändert und neu gefaßt. Gegenstand des Unternehmens ist nunmehr: Der Be-

trieb einer landwirtschaftlichen Brennerei auf gemeinschaftliche Rechnung und Gefahr zwecks Verwertung der von den Mitgliedern angelieferten Kartoffeln oder sonstigen zum Abbrennen in den landwirtschaftlichen Brennereien jeweils zugelassenen Rohstoffe sowie die Rückgabe der anfallenden Rückstände, wie Schlempe, zur Verwendung im eigenen Betrieb und im Verhältnis der zur Verarbeitung gelangten Rohstoffmengen.

Verschmelzungen:

Am 22. August 1941

Gn.-R. 68. Wohnungs-Genossenschaft Neuschottland, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig [Langfuhr, Bärenweg Nr. 39a]. Auf Grund des Generalversammlungsbeschlusses vom 27. April 1941 und des Beschlusses der Generalversammlung der Gemeinnützigen Siedlungsgenossenschaft Hansa, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht in Langfuhr, vom 7. Mai 1941 ist durch Vertrag vom 25. April 1941 die Gemeinnützige Siedlungsgenossenschaft Hansa eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, eingetragen im Genossenschaftsregister Nr. 171, verschmolzen mit dieser Genossenschaft.

Gn.-R. 171. Gemeinnützige Siedlungsgenossenschaft Hansa, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Danzig-Langfuhr. Auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 7. Mai 1941 und des Beschlusses der Generalversammlung der Wohnungs-Genossenschaft Neuschottland, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht in Danzig vom 27. April 1941 ist durch den Vertrag vom 25. April 1941 die Genossenschaft mit der Wohnungsgenossenschaft Neuschottland eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht in Danzig, eingetragen im Genossenschaftsregister Nr. 68, verschmolzen und dadurch erloschen.

Dt Eylau

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 193 vom 20. August 1941)

In das Genossenschaftsregister ist bei der unter Nr. 23 eingetragenen Elektrizitätsgenossenschaft Frödenau, e. G. m. b. H., Frödenau, folgendes eingetragen: Die Genossenschaft ist durch Beschluß der Generalversammlung vom 13. Februar 1941 aufgelöst. Die bisherigen Vorstandsmitglieder, die Bauern Hermann Eggert und Reinhold Hauser, beide aus Frödenau, sind Liquidatoren.

Deutsch-Eylau, den 24. Juli 1941.

Das Amtsgericht

Elbing

(Deutscher Reichsanzeiger Nr. 204 vom 2. September 1941)

Erloschen:

Am 22. August 1941

Nr. 58. Daheim, Danziger Heimstätten-Bau-Genossenschaft, eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht, Zweigniederlassung in Elbing. Die hiesige Zweigniederlassung ist aufgehoben.

*Sie riecht so gut
und schmeckt so fein!
Die muß bestimmt
von Westram sein!*

**Karl
Westram**



Adolf Hitler Str. 17.

Spezialhaus für Tabakwaren

Neue Reichsgesetze für die Ostgebiete

	Reichsgesetz- blatt Teil I		Reichsgesetz- blatt Teil I	
	Nr.	Seite	Nr.	Seite
Ausführungsbestimmungen zu § 18 der Achten Durchführungsordnung im Luftschutzgesetz. (Vom 4. Juli 1941.)	84	455	VO über die Änderung von Steuergesetzen (Steueränderungs-Verordnung — StÄV. —). (Vom 20. August 1941)	94 510
(Bestimmungen über Verdunkelungsmaßnahmen an den Beleuchtungsrichtungen der Landfahrzeuge.)			VO zur Durchführung der Steueränderungs-Verordnung (StÄDV.). Vom 21. August 1941)	94 514
Erlaß des Führers und Reichskanzlers über den weiteren Kriegseinsatz des Reichsarbeitsdienstes für die weibliche Jugend. (Vom 29. Juli 1941.)	85	463		
Zweite Durchführungsverordnung zum Zweckverbandsgesetz. (Vom 24. Juli 1941.)	85	464		
VO zur Einführung der Dritten Verordnung über den Handel mit Papiertapeten in den Reichsgauen der Ostmark, im Reichsgau Sudetenland und in den eingegliederten Ostgebieten. (Vom 29. Juli 1941.)	85	466		
(Gilt nicht im Reichsgau Wartheland.)				
VO über die Einführung von Vorschriften über die Hinterziehung und Überhebung von Verkehrsabgaben in den eingegliederten Ostgebieten. (Vom 11. Juli 1941)	86	468		
VO zur Einführung des Maß- und Eichrechts in den eingegliederten Ostgebieten. (Vom 28. Juli 1941)	86	469		
VO zur Einführung der Verordnung über die verbindliche Einführung von Normen, Geschäfts- und Lieferbedingungen sowie von Güte- und Bezeichnungsvorschriften in den eingegliederten Ostgebieten. (Vom 2. August 1941)	87	471		
VO über die Anmeldung des Vermögens der Vereinigten Staaten von Amerika und ihrer Staatsangehörigen. (Vom 4. August 1941)	87	472		
Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über den Kriegsverdienstwimpel. (Vom 24. Juli 1941)	88	475		
VO über die Einführung des Gesetzes über den Waffengebrauch der Forst- und Jagdschutzberechtigten sowie der Fischereibeamten und Fischereiaufseher nebst Durchführungsverordnung dazu in den eingegliederten Ostgebieten. (Vom 10. August 1941)	90	488		
(Das Recht zum Waffengebrauch steht nur volksdeutschen Schutzberechtigten zu.)				
VO zur Vereinfachung des Verfahrens bei Steuer-nachforderungen. (Vom 28. Juli 1941)	91	489		
(Das Finanzamt kann nachzuholende Steuern, insbesondere bei Berichtigungsveranlagungen, im Pauschweg ermitteln und in Pauschbeträgen festsetzen. Das gleiche gilt für Steuermeßbeträge, die die Grundlage für die Festsetzung der nachzuholenden Realsteuern bilden.)				
VO über die Außerkraftsetzung der Bestellung der Präsidenten der Industrie- und Handelskammer zu Reichskommissaren. (Vom 14. August 1941)	91	492		
Erste Verordnung zur Durchführung der Dividendenabgabeverordnung (I. DADV.). (Vom 18. August 1941)	92	493		
VO zur Änderung des Biersteuergesetzes. (Vom 15. August 1941)	93	507		
Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die besonderen Rechtsverhältnisse der beamteten Lehrer an den wissenschaftlichen Hochschulen. (Vom 29. Juli 1941)	94	509		
(Als wissenschaftliche Hochschulen im Sinne des Gesetzes gelten ferner die Handelshochschule in Leipzig, die Hindenburg-Hochschule in Nürnberg und die Medizinische Akademie in Danzig.)				

Neues aus der Technik Ein neuer Autoreifen

Als der irische Arzt Dunlop den Luftreifen erfand und dadurch der bis dahin gebräuchliche Vollgummireifen abgelöst wurde, war für die Entwicklung des Fahrrads wie des Autos eine weitere wichtige Voraussetzung geschaffen. Wenn man nun erfährt, daß ein deutscher Erfinder für das moderne Auto der hohen Geschwindigkeiten einen Vollgummireifen konstruiert hat, dem man in Fachkreisen eine große Zukunft vorhersagt, so scheint eine seltsame Umkehr der Entwicklung vorzuliegen. Der moderne Luftreifen hat aber trotz aller Vervollkommnung, die er im Laufe der Jahrzehnte erfahren hat, immer noch den einen Nachteil, daß er nicht pannensicher ist, d. h. daß durch äußere Einwirkungen die Luft entweichen kann und dadurch Wagen und Insassen in Gefahr geraten. Einer Verwendung von Vollgummireifen, die diesen Nachteil nicht haben, stand, abgesehen von der viel geringeren Elastizität der Umstand entgegen, daß Vollgummireifen einer höheren Geschwindigkeit infolge der dabei auftretenden starken Erwärmung nicht standhalten, sondern sich zersetzen. Hier setzt die Erfindung des Deutschen Alfred Spencker ein. Er hat den von ihm konstruierten Reifen mit einem wohldurchdachten System von Abkühlungskanälen versehen, die schräg durch den Reifen zur Felge geführt werden. Dort werden sie durch die Radspeichen bis zur Radnabe geleitet. Hier sitzt eine Luftansaugvorrichtung, die dafür sorgt, daß Rad und Reifen stets von einem Luftstrom durchspült werden. Der dabei entstehende Luftdruck ist so groß, daß er Schmutzteile, die die Kühlkanäle verstopfen könnten, immer wieder herausreißt. Die Prüfung des Reifens auf seiner Dauerverwendung in einem Stuttgarter Forschungsinstitut hat ergeben, daß der Reifen bei einer Geschwindigkeit von 100 km und einer Belastung von 600 kg im Innern eine Temperatur von 72 Grad, an der Oberfläche von 63,5 Grad, aufwies. Bei einer Geschwindigkeit von 120 km sank die Innentemperatur sogar auf 70 Grad. Durch Verwendung von Weichgummi sowie durch das System der Kühlkanäle wird die Elastizität des Reifens der des Luftreifens wesentlich angenähert. Dem Luftreifen gegenüber bedeutet der neue Vollgummireifen auch eine nicht unwesentliche Materialersparnis. Sie beträgt z. B. für einen 2 1/2 Tonnen-Lastwagen zehn bis fünfzehn Kilogramm. Das bedeutet weiter eine Gewichterleichterung und eine Verbilligung.

DK
W

Verpackung

Faltschachteln
Packungen

für jeden Markenartikel- und Industriebedarf

Wellpapp-Verpackungen

für jede Sonderanfertigung

Wellpappe in Rollen

aus eigener Fabrikation

Danziger Kartonagen- und Wellpappen-Fabrik G. m. b. H.

Telefon 42403 Danzig-Langfuhr, Adolf-Hitler-Straße 209 Ruf 42403

Hauptschriftleiter: Edgar Sommer, Danzig. — Berliner Schriftleitung: Dr. Oeltze von Lobenthal, Berlin W 35, Derfflinger Str. 4 II, Tel. Sammel-Nr. 222 678. — Verantwortlicher Anzeigenleiter: Leo Meister, Danzig. — Verlag: „Der Danziger Vorposten“ G. m. b. H., Danzig. — Die „Danziger Wirtschafts-Zeitung“ erscheint halbmonatlich. Einzelpreis RM —,50. Bezugspreis durch die Post: RM —,90 je Monat (ausschl. Zustellgebühr), im Ausland RM 8,— je Vierteljahr. Bestellungen bei jeder Postanstalt und beim Verlag. — z. Zt. ist Anzeigenpreisliste Nr. 3 gültig. — Druck: A. Schroth, Danzig.

Behrendt & Schultz

Kommanditgesellschaft

Fernruf: 2821—2823

BROMBERG

Hermann-Franke-Str. 5

Telegr.: Frachtfahrt

ZWEIGNIEDERLASSUNGEN:

Posen Danzig Leslau

VERTRETUNGEN:

Graudenz Thorn

Spedition **Binnenschifffahrt** Commission

Verfrachtung von **Massentransporten** von und nach allen Wasserstraßen
Regelmäßige **Eilverkehre** mit schnellfahrenden Motorschiffen von sämtlichen
Altreichsplätzen nach Bromberg und Posen mit Umladung nach allen
anderen Plätzen sowie umgekehrt in Verbindung mit

Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A. G., Berlin
Transport-Genossenschaft zu Berlin e. G. m. b. H., Berlin

Willy Jahr

Bromberg

Ludendorffstr. 89 . Fernruf Nr. 1525

Großhandlung

in

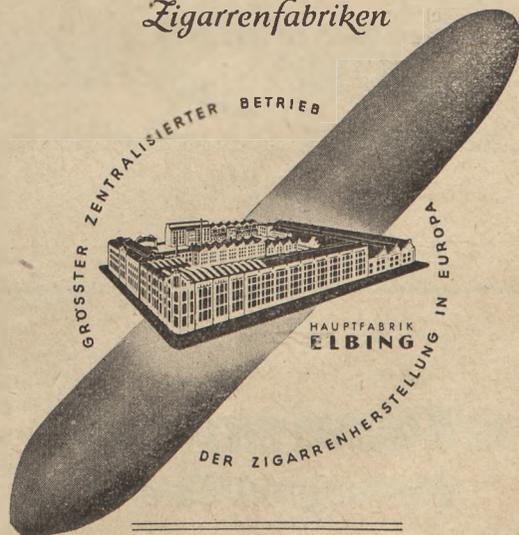
**Fahrrädern
Fahrradteilen
Fahrradbereifung
Zubehör**

Karbid-Großvertrieb



WALTER E. BEYER

Zigarrenfabriken



Beyer-Zigarren sind in eigenen
Niederlagen sowie in zahlreichen
Zigarren-Spezialgeschäften in Berlin
und im Reich erhältlich

Zentrale:

Berlin W 35 • Potsdamer Str. 58

Sicherheit

durch

Fema - Schloß

FEMA A. G. · BROMBERG · Gammstraße 11 · Ruf 3811 — 3821

Carl Behrend & Co.

BROMBERG

Adolf-Hitler-Str. 23

Ruf 3323 3324



Kolonialwarenhaus

Kaffeegrößterei

Weine . Spirituosen

Groß- und Einzelhandel

Erhard Schmidt

BROMBERG

Fabrik
für elektrotechnische Erzeugnisse

Livoniusstraße 1

Tel: 3464 und 1164

Frank

Nahrungs- und Genussmittelwerk

Fordon (Weichsel)

Fernruf 55

Das
edle
Bier

„Bromberger Quell“



„Hollandia“

T. Coutroullis u. Smiraglia

BROMBERG

Hermann-Görling-Str. 21

*Kakao-, Kuvertüren-, Kakaobutter-,
Schokoladen- u. Zuckerwarenfabrik*

Weichselwerft Hellmut Wulf
Schulitz bei Bromberg

Schiffbau Maschinenbau Bergungsbetrieb
Kurzfristige Ausführung aller einschlägigen
Neubauten und Reparaturen

R. Stenzel

BROMBERG



Konditorei . Bäckerei

H. B. Flathe

INHABER EMIL SCHUTZ

LIKÖRFABRIK

Bromberg Posener Straße 13 Ruf 1408

Edel-Liköre

Jam.-Rum-Verschnitte

Weinbrand-Verschnitte

Spezialität: Dr. Eskalony Bittere Tropfen

Bruno Gauer

BROMBERG

Albert-Forster-Straße Nr. 56/58

Kolonialwaren- u. Lebensmittel-Großhandlung

ERNST OGGEL

Fachgeschäft für Büromaschinen und neuzeitliche Büroeinrichtungen

Adrema – Adressieranlagen

Astra – Addier- und Buchungsmaschinen

Urania – Schreibmaschinen

Durchschreibebuchhaltungen · Sämtliche Bürobedarfsgegenstände · Büromöbel

Adolf-Hitler-Straße 51

BROMBERG

Fernsprecher Nr. 2345

Gebr. Tysler

Bonbons

Schokoladen

Pralinen

Dragees

in bewährter Güte

Bromberg Gamms tr. 9 Ruf 3862

»Phadroga«

Pharm. Laboratorium

BROMBERG

Schlosserstraße Nr. 2

Ruf Nr. 3136 - 3278



Drogengroßhandlung

Elektrizität

in Haushalt
Gewerbe
Industrie



verwenden, heißt wirtschaftlich arbeiten,
jederzeit betriebsbereit sein
und dadurch mehr leisten!

Elektrizität dient dem Aufbau!

Westpreußenwerk

Hauptverwaltung Danzig
Hohe Seigen 37

Bezirksdirektion Bromberg
Gammstraße 8

20 Jahre

Taylorix

Buchhaltung

erste deutsche Konto-

Original-Methode

- der große Erfolg

Taylorix Organisation

Stiegler, Hauber & Co., Stuttgart

Adressenmaterial aus allen Branchen für Ihre Werbung lieferbar! Zum Beispiel: Automobilzubehöritele-Fabriken

Adr.	RM	Adr.	RM
1103 Altreich	8.80	42 Ostmark	2.50
12 Sudeten	2.—	38 BöhM/Mähr	3.50

Briefumschlag-Fabriken

133 Altreich	3.50	16 Ostmark	2.—
6 Sudeten	2.—	8 BöhM/Mähr	2.50

Fleisch- und Wurstwaren-Fabriken

2461 Altreich	19.70	53 Ostmark	3.—
20 Sudeten	2.—	61 BöhM/Mähr	4.—
7 Danzig	2.—		

Hotels

15200 Altreich	106.40	1347 Ostmark	10.75
1083 Sudeten	8.65		

Jalousie- und Rolladen-Fabriken

776 Altreich	7.50	87 Ostmark	3.—
31 Sudeten	2.50	10 BöhM/Mähr	2.50

Möbel- und Polsterwaren-Handlungen

9034 Altreich	67.75	306 Ostmark	5.50
76 Sudeten	3.—	346 BöhM/Mähr	7.50
49 Danzig	2.50		

Spielwaren-Großhandlungen

350 Altreich	5.50	4 Ostmark	2.—
19 Sudeten	2.—	3 BöhM/Mähr	2.50
4 Danzig	2.—		

Versand der Adressen auf Listen
oder Klebestreifen, gegen Vorkasse
(Postcheckkonto Dresden, 13525)
oder Nachnahme



Adressen-Müller

Größtdeutslands größtes Adressenunternehmen
Dresden A 16 / Maxensstraße 11 / Fernruf 64181
Berlin W 8 / Mauerstraße 63-64 / Fernruf 113866

DANZIG

GOTENHAFEN



Der deutsche Großhafen
von weltbekannter Leistungsfähigkeit



R. Deutschendorf & Co.

Milchkannengasse 27, Tel. 283 36/37

**Sack-, Plan-
und Zelt-Fabrik**

Für Großausrüstung und Haushalt

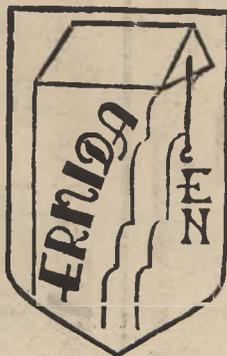
Bettzeug

Handtücher

Schlafdecken

Strohsäcke

„ERNIDA“ -



Lederbekleidung

Wettermäntel

Erich Nissel

Danziger Lederbekleidungs-Fabrikation

Danzig, Heilige-Geist-Gasse 36 . Telefon 282 67

BEHNKE & SIEG

Schiffsmakler und Befrachtungsgeschäft

Reederei

Gegründet 1890

Telegr.: Behnsieg Fernsprecher-Sammel-Nr. 235 41

Hauptkontor: Danzig, Langer Markt 20

Zweigkontore: Neufahrwasser, Olivaer Straße 33a

Fernspr. 353 41 / 2

Gotenhafen, Dänischer Quai,
Fernspr. 1908

Spielwaren-Großhandel



Eugen Doercks

Fischmarkt 9-14

DANZIG

Ruf Nr. 275 89

Gustav Graßhoff

DANZIG-LANGFUHR

Adolf-Hitler-Straße 204 Ruf 425 78

Tel.-Adr. GUGRA Danzig-Langfuhr

Vermietung von Kesselwagen

für den Transport sämtl. flüssiger Produkte



Metall-Keramik Glas - Großhandel

G. m. b. H.

DANZIG

Hopfengasse 30 . Fernsprecher 26671

Täglich Eingänge in Wirtschaftsartikeln aller Art
Verkauf nur an Wiederverkäufer
Fensterglas in allen Breiten am Lager



Erzeugungsübersicht:

Schnellarbeitsstähle

Werkzeugstähle, legiert
für Kalt- und Warmarbeit

Werkzeugstähle, unlegiert
in allen Härtegraden

Baustähle, unlegiert u. legiert
für den Kraftfahrzeug-, Flugzeug-,
Motoren- und allgemeinen Maschinenbau

„Pantanax-Stahl“,
verschleißfest für Schwalbungen, Bagger
u. ä., auf Abnutzung beanspruchte Teile

**Kaltwalzen / Scheren-
messer / Zieheisen**

„Remanit-Stähle“
rost- und säurebeständig

„Thermax-Stähle“
hochhitzebeständig

Hartmetall „Titanit“
in fertigen Werkzeugen und Plättchen
zum Auflöten

Edelstahlformguß

DEUTSCHE EDELSTAHLWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT KREFELD

Vertretung für Danzig-Westpreußen

EMIL A. BAUS . DANZIG

Gr. Gerbergasse 6-7
Fernsprecher 23105 u. 24105



Dr. August Oetker

Nährmittelfabrik

Danzig-Oliva

Kentzer & Co.

Lebensmittel-Großhandlung · Kaffee-Rösterei

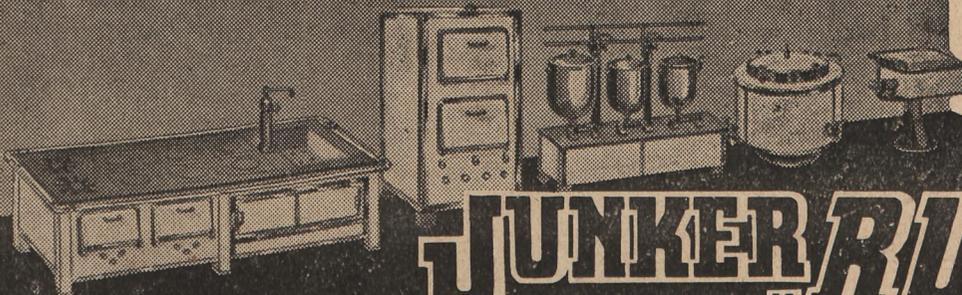
Adolf-Hitler-Straße 42

BROMBERG

Fernruf 1315 / 3341

GROSSKOCHGERÄTE

aller nezeitlichen Bauarten in jeder
gewünschten Abmessung, für Gas,
Dampf, Kohle und kombinierte Be-
heizung.



JUNKER & RUH KOM.-GES.
GRÄUDENZ



Bromberger Schleppsc

Telefon: 2560 / 63

BROMBERG, Burgstr. 17/19

Telegr.: Schleppschiffahrt

BIBLIOTEKA
UNIERSYTECKA
GDAŃSK

N^o 18
01380

1941 v.

- Flußreederei:** 28 Fracht- und Schleppdampfer, eigene Fracht- und Tankkähne
- Spedition:** Eigener Umschlagshafen mit Vollbahnanschluß, Lagerhallen und Freilager, Massengut- und Stückgut-Umschlag. — Stadtlager
- Schiffswerft:** Eigene Schiffswerft und Maschinenfabrik in Bromberg-Ost
- Wasserverfrachtung:** Spezialität: Zucker-, Getreide- und Holzverschiffungen, Flößerei im Gemeinschaftsdienst
- Stückgutverkehre:** Von Danzig nach Warschau und Zwischenstationen
Zwischen Bromberg und Berlin mit direktem Anschluß an alle Wasserstationen Großdeutschlands

Zweigniederlassungen und Geschäftsstellen:

Danzig, Mewe, Neuenburg, Graudenz, Schwetz, Kulm, Thorn, Leslau, Schröttersburg, Warschau, Posen

Vertretung der Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrt A. G. Berlin

Pelikan Nr. 1022 (G)
das saubere Kohlenpapier:

Wachs auf der Rückseite,
wachshaltige Farbe auf
der Vorderseite.

Kein Rollen,
kein Rutschen.

Saubere Hände,
klare Schrift.

Griffig und handlich,
farbkünftig und ergiebig.

Pelikan 1022 G

GÜNTHER WAGNER, DANZIG

ZU BEZIEHEN DURCH DIE FACHGESCHÄFTE

Buchdruckerei A. Schroth

DANZIG

Heilige-Geist-Gasse 83/84 · Ruf 284 20/30

Werbedrucksachen für Handel und Industrie

KAFEMANN-Drucke



KAFEMANN-Klischees

A.W. KAFEMANN, Graphischer Großbetrieb
Danzig, Ketterhagergasse 3-5, Fernruf 27551

Gaumuseum
f. westpr. Geschichte
Danzig

