

Staat und Wirtschaft

Gottfried Feder vor dem Bankenausschuh

— Berlin, 26. Nov. Im Untersuchungsausschuh für das Bankwesen hielt Staatssekretär Feder eine bedeutende Rede, in deren Mittelpunkt er die Forderung nach Nationalisierung deutschen Kreditwesens stellte. Er führte u. a. aus, daß die Lage der deutschen Kreditwirtschaft wohl am meisten durch die großen Fehlinvestitionen, die zum Teil durch ausländische Kredite gefördert wurden, verschlechtert worden sei. Einer totalen Verstaatlichung des Bankwesens stehe man zwar heute noch ablehnend gegenüber, unverkennbar sei jedoch der Wunsch nach einer Führung der Banken durch die staatlichen Organe der Wirtschaft. Der falschen Kreditpolitik der letzten Jahre muß jetzt ein Ende gemacht werden, denn das Bankwesen habe hohe Aufgaben der Klärung, Prüfung, Lenkung und Leitung in der Wirtschaft zu erfüllen und in dieser gehobenen Bedeutung in die staatliche Sphäre hinein zu wachsen.

Es sei notwendig, die staatliche Initiative auch in der Wirtschaft einzuführen. Die private Initiative habe den Zusammenbruch der Wirtschaft nicht verhindern können. Zur Unterstützung dieser Umgestaltung der Kreditinstitute sei es unumgänglich, die Nationalisierung des Geld- und Kreditwesens zu sichern. — Auch die übrigen Vertreter aus der Wirtschaft, unter ihnen Dr. Schacht, sprachen sich in diesem Sinne aus.

Der Reichsarbeitsminister an das Handwerk

Reichszuschüsse müssen eine Entlastung des Arbeitsmarktes zur Folge haben

Der Reichsarbeitsminister hat an den Reichsstand des deutschen Handwerks ein Schreiben gerichtet, in dem er darauf hinweist, daß das Reich die erheblichen Mittel zur Förderung von Instandsetzungsarbeiten und Umbauten in erster Linie deshalb bereitstellt, um eine Entlastung des Arbeitsmarktes zu erreichen. Demgegenüber habe der Rechnungshof des Deutschen Reichs festgestellt, daß dieses nicht überall der Fall sei. Es liege daher die Vermutung nahe, daß die Handwerker durch erhöhte persönliche Arbeit und durch vermehrte Arbeitsleistung ihrer Familienmitglieder Neueinstellungen zu vermeiden suchen. Der Reichsarbeitsminister bittet daher den Reichsstand des Deutschen Handwerks, mit allem Nachdruck dahin einzuwirken, daß jeder Gewerbetreibende und Handwerksmeister durch Einstellung von Arbeitslosen die Reichsregierung unterstützt. Der Reichsstand des deutschen Handwerks hat den Handwerkern die entsprechenden Weisungen zugehen zu lassen.

Der Abwanderungsweg nach dem deutschen Osten

darf nicht versperrt werden

Reichsminister Darré hat eine wichtige Anordnung hinsichtlich der Verteilung der Siedler nach ihren Herkunftsgemeinden für das kommende Jahr getroffen. Das außerordentlich starke Zurückgehen des Landvorrates als Folge der Politik der früheren Regierungen hat im laufenden Jahr dazu geführt, daß nur eine verhältnismäßig geringe Zahl von Siedlungsanwärtern auf neuen Bauernstellen untergebracht werden konnte. Da in den östlichen Siedlungsgebieten bereits eine genügende Anzahl von geeigneten Bewerbern vorhanden ist, wurde von hier aus der Umsiedlung der überzähligen ländlichen Bevölkerung aus dem Westen und Süden des Reiches ein gewisser Widerstand entgegen gesetzt.

Trotzdem diesen Gründen zurzeit eine gewisse Berechtigung nicht abzuerkennen ist, können ihnen die zuständigen Stellen insofern nicht folgen, als es im staatspolitischen Interesse unbedingt erforderlich ist, daß der im Westen und Süden des Reiches, insbesondere auch auf dem Lande zusammengebrängten Bevölkerung der Abwanderungsweg nach dem Osten nicht versperrt wird. Auch hier muß Gemeinnutz vor Eigennutz gehen. Deshalb hat Reichsminister Darré angeordnet, daß die Siedlungsstellen von den Stellen, die im Jahre 1934 zur Ausweisung gelangen, mindestens 25 Proz. für geeignete West-Ost-Siedler vorbehalten, soweit Nachfrage von deren Seite vorhanden ist.

Die Planung für das Netz der Reichsautobahnen

Die Vorarbeiten für die Planung des künftigen Netzes der Reichsautobahnen, die unter der obersten Leitung des Generalinspektors für den deutschen Straßenbau, Dr. Ing. Todt, stehen, werden in regionaler Zusammenfassung von den Hauptnotenpunkten des Netzes erfolgen. In Südwestdeutschland hat die Weiterführung der Strecke Frankfurt-Mannheim in Richtung Stuttgart und vor allem in Richtung Limburger Becken-Westerwald-Siegerland-Köln mit späterem Anschluß nach Holland den stärksten Anspruch auf baldige Verwirklichung. Mit der Strecke Frankfurt-Köln würden zwei starkbestockte industrielle Kraftzentren im 120-kilometerweiten zusammengefaßt. Eine andere Abzweigung dieser Strecke von Köln nach Frankfurt soll von hier aus über Aschaffenburg gehen und über Würzburg-Passau nach Wien führen. Wichtig wird auch die Strecke sein, die von Frankfurt durch das Kinzigtal über Schlüchtern-Fulda-Eisenach nach Leipzig ziehen und in ihrer südwestlichen Verlängerung von Frankfurt nach der Pfalz weiterlaufen soll.

Deine tägliche Mahlzeit und dein warmes Bett hast du erst dann verdient, wenn du für den Kampf gegen Hunger und Kälte dein Opfer gebracht hast!

Die Verkehrspolitik im neuen Deutschland

Reichsverkehrsminister Freiherr von Cili-Rübenach sprach vor Vertretern der Berliner Presse über „Gegenwartige und künftige Aufgaben der Reichsverkehrspolitik“. Der Minister begann seine Ausführungen mit einem Hinweis auf die immer noch bestehenden Versäumer Bindungen auf dem Gebiet der großen deutschen Ströme und wandte sich dann den

Aufgaben der Wasserstraßenverwaltung

zu. Im allgemeinen bietet die Organisation der deutschen Wasserwirtschaft trotz verschiedener Ansätze zur Verbesserung noch immer ein Bild der Zersplitterung nach örtlichen und sachlichen Zuständigkeitsgrenzen. Diese Frage hängt aufs engste mit der Reichsreform zusammen. Die größte und schwierigste Aufgabe der Wasserstraßenverwaltung ist die Vervollständigung des Mittellandkanals. Der Mittellandkanal muß und wird fertiggestellt werden, weil er eine staatliche und wirtschaftliche Notwendigkeit ist. Die zweite große Aufgabe des Verkehrsministeriums ist die Herstellung der Verbindung von Main bis Donau, die sie vorläufig nur in ihren Anfängen auf der Strecke im Main von Aschaffenburg bis Würzburg und in der Donau von Regensburg bis Passau sehen. Noch ist die Vervollständigung dieser Wasserstraße nicht abzusehen. Die Reichsregierung hat sich im Jahre 1921 der bayerischen Staatsregierung gegenüber zum Ausbau verpflichtet. Der dritte in den Staatsverträgen vorgesehene Bau, die Kanalisierung des Neckars, geht bis Heilbronn ihrer Vervollständigung entgegen.

Die Wasserstraßenpolitik ist für die nächsten Jahrzehnte eine erweiterte Seehafenpolitik. Der Binnenschiffsverkehr ist überwiegend ein Verkehr mit Seehäfen. Darum müssen wir in steigendem Maße unsere Kraft einsetzen, um den Schiffsverkehr nach den Seehäfen

zu verbessern und zu verbilligen. Das dritte große Ziel der Verkehrspolitik ist die einheitliche Zusammenfassung der verschiedenartigen Verkehrsmittel. Die Schwierigkeit des Problems liegt in dem Nebeneinanderbestehen der mit Monopolrechten und Monopolpflichten ausgestatteten Eisenbahn und den Verkehrsmitteln auf privatwirtschaftlicher Grundlage, der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrs. Die Praxis hat hier die einfache Antwort gegeben: Eisenbahn und Binnenschifffahrt. Das gleiche Problem, das in dem Zweipakt Eisenbahn-Binnenschifffahrt vorläufig geregelt ist, tritt nun auf zwischen

Eisenbahn und Kraftwagen.

Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich seit dem Jahre 1914 um das 18½fache vermehrt, der Umfang des Reichsbahnnetzes ist nahezu unverändert geblieben. Der Verkehr der Reichsbahn hat in Vorkriegszeiten jährlich um rund 5 Pro-

zent zugenommen und ist jetzt unter die Beförderungsziffern des Jahres 1913 gesunken. Der eigentliche Kernpunkt des Eisenbahn-Kraftwagenproblems liegt aber nicht im Personenverkehr, sondern im Güterverkehr. Der Tarifkampf beider Verkehrsmittel geht zum Schaden des Gesamtverkehrs unter der Decke weiter. In diese verfahren Situation hat der Kanzler eingegriffen und den fordischen Knoten kurzerhand durchgehauen. Er hat der Reichsbahn, die Schienenwege zu bauen pflegt, aufgegeben, nunmehr für das konkurrierende Verkehrsmittel Autobahnen herzustellen.

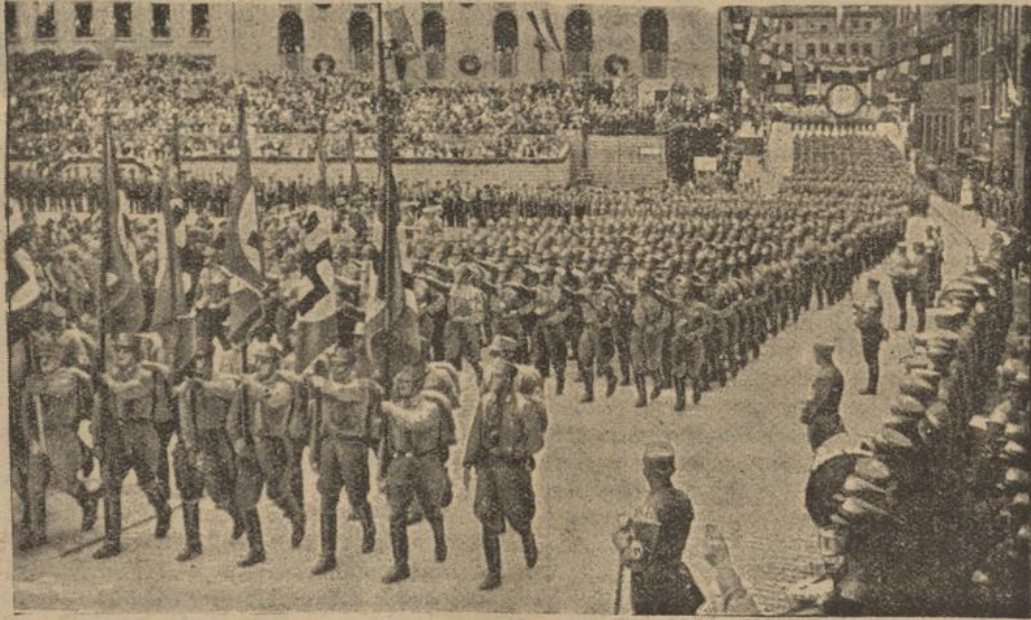
Die Schöpfung der Gesellschaft Reichsautobahnen

ist eine Großtat, die in der Verkehrsgeschichte einen vollständig neuen Abschnitt einleitet. „Die Führung des Unternehmens Reichsautobahnen“ heißt es in der Begründung zu dem Reichsautobahngesetz, „ist der Deutschen Reichsbahngesellschaft zugeordnet, weil der Streit zwischen Schiene und Kraftwagen letzten Endes nur dadurch beizulegen ist, daß der gesamte gewerbliche Güterverkehr einheitlicher Leitung unterstellt wird.“ In klarer Erkenntnis der künftigen Entwicklung hat die Reichsbahn nicht nur sofort mit dem Bau der vom Generalinspektor für das Straßenwesen projektierten Autostraßen begonnen, sondern auch Lastkraftwagen in beträchtlicher Zahl in Bestellung gegeben. Nach der programmatischen Erklärung der Reichsregierung kann es jetzt Meinungsverschiedenheiten nur noch darüber geben, was in der Zwischenzeit zu geschehen hat.

In diesem Jahre sind bereits für 30 Millionen Lastkraftwagen beschafft worden. Gleich große Aufträge an die Automobilindustrie in den nächsten Jahren werden folgen. Es ist selbstverständlich, daß diese Fahrzeuge nicht nur im Nah-, sondern auch im Fernverkehr der Reichsbahn Verwendung finden und die schon jetzt mehr als mißliche Lage der Privatunternehmer weiter erheblich verschlechtert werden. Durch die Beschäftigungszunahme würde daher nicht nur das Unternehmertum, das zum großen Teil dem Mittelstand angehört, vor dem drohenden Ruin bewahrt, sondern auch die in ihrem Erfolg zum mindesten recht zweifelhafte Tarifkontrolle des nach dem ersten Vorstoß freibleibenden Unternehmertums überflüssig werden.

Die Reichsregierung wird sich bald entscheiden müssen, welchen Weg sie gehen will. Der Verkehr ist von jeher Gegenstand staatlicher Planung und staatlicher Regelung gewesen. Der Verkehr darf nicht nach privatrechtlichen Grundsätzen geführt werden, sondern muß sich in allen seinen Zielen und Zweigen immer vor Augen halten, daß er dem Gesamtleben des Volkes, dem Wirtschaftlichen und dem Geistigen zu dienen hat.

Der Film vom Nürnberger Reichsparteitag



Eine gewaltige Szene aus dem Film „Siege des Glaubens“, der am 1. Dezember zum ersten Male aufgeführt wird. Der Film ist unter der künstlerischen Mitwirkung von

Veni Niefenstahl während des Reichsparteitages in Nürnberg aufgenommen worden.

Kleine politische Nachrichten

Erster Reichsbauernntag am 20. und 21. Januar in Weimar. Der erste große Reichsbauernntag, der ursprünglich am 23. Oktober stattfinden sollte, wegen der Wahlvorbereitungen aber verschoben werden mußte, findet nunmehr bestimmt am Samstag, 20. und Sonntag, 21. Januar 1934 in Weimar statt. Auf dem Reichsbauernntag wird der Reichsnährstand sich in eindrucksvoller und umfassender Form zu seinen Zielen und Aufgaben im Dienste der deutschen Volksgemeinschaft bekennen.

Der Führer der Reichspressekammer, Verlagsdirektor Max Amann, hat den Vorsitz des Vereins Deutscher Zeitungsverleger niedergelegt, um sich seiner Tätigkeit in der Pressekammer in völliger Unabhängigkeit widmen zu können. Zum Vizepräsidenten der Reichspressekammer hat der Reichspropagandaminister den Reichspressechef der NSDAP, Dr. Dietrich, ernannt.

NSDAP-Feiern am Totensonntag. Am Totensonntag trafen aus allen deutschen Gauen die Gaubetriebszellenleiter der NSDAP mit Fahnenabordnungen in Berlin ein. Die Parteigenossen marschierten mit einer Abordnung der Berliner NSDAP zum Reichsehrenmal „Unter den Eichen“, um dort als deutsche Arbeiter die toten Kameraden durch Kranzniederlegung zu ehren. Eine große Totenfeier im Berliner Sportpalast schloß sich an.

Der neue Dienstanzug der PD. Nach einer Mitteilung der Obersten Leitung der PD wird der Dienstanzug für die PD im Schnitt derselbe bleiben wie bisher. Die Farbe ist hellbraun. Der Stoff wird in zwei verschiedenen Ausführungen geführt, und zwar für den Sommer ein dünner

Kammgarnstoff und für den Winter Wollstoff. Ebenso wurde Stoff und Farbe für die Mäntel der PD festgelegt. Dienstmünze ist die runde Tellermünze. Von der Reichsleitung abwärts bis zur Kreisleitung einschließlich erhält die Mäntel dunkelbraunes Samtband.

Reichsminister erwirkt die Einbürgerung. Wie aus Baduz gemeldet wird, hat der Landtag von Reichenstein beschlossen, ein neues Gesetz über den Erwerb und den Verlust des Landesbürgerrechts zu schaffen. Eine der wichtigsten Gesetzesbestimmungen besagt, daß die Verleihung des Landesbürgerrechts nur noch an solche Ausländer erfolgt, die seit mindestens drei Jahren im Gebiet des Fürstentums ordentlichen Wohnsitz haben. Die Einbürgerungsgebühr wird von der Regierung bemessen.

Englische Stimme gegen die deutschfeindliche Hege. Die Londoner „Evening News“ weist auf die Gefahr der deutschfeindlichen Emigration und Pressepropaganda hin. Was wir abnehmen, so schreibt das Blatt, und was jeder patriotische Engländer abnehmen sollte, ist, daß England zum Exzerzierplatz organisierter deutschfeindlicher Propagandisten gemacht werden sollte. Es sei höchste Zeit, daß die englische Regierung die Angelegenheit ins Auge fasse und der Tätigkeit ein Ende setze, die in erster Linie auf die Zerstörung der guten Beziehungen zwischen England und Deutschland hinfiele.

Antige Saalschlacht in London. Zu einer Saalschlacht kam es auf einer faschistischen Versammlung in London. Ein schweres Handgemenge entspann sich, bei dem Hunderte von Stühlen als Waffen benutzt wurden. Mehrere Leute sanken blutüberflutet zu Boden. Eine englische Flagge mit dem Hakenkreuz wurde von der Wand gerissen.

