



Nummer 116      Fernruf 479      Mittwoch den 23. Mai 1934.      Fernruf 479      69. Jahrgang.

## Deutschland muß exportieren

Von Professor Dr. Z a d o w-Berlin.

Nachdem in den letzten Monaten von Seiten der Reichsregierung und der Wirtschaft mit steigendem Nachdruck auf die Notwendigkeit einer Förderung des Außenhandels hingewiesen worden ist, wird es jetzt jedem Volksgenossen — nicht zuletzt durch die Entwicklung der Devisenlage der Reichsbank klar geworden sein, daß der Außenhandel ein Stück deutsches Schicksal ist. Im Jahre 1928 arbeiteten rund 3,3 Millionen deutscher Menschen unmittelbar für die Ausfuhr, diejenigen nicht gerechnet, die mittelbar durch die Ausfuhr ihren Lebensunterhalt verdienen. Heute beträgt ihre Zahl nur noch 1 1/2 Millionen. Zwischen 1929 und 1933 ist der Welthandel von 277 auf 97 und der deutsche Außenhandel im gleichen Verhältnis von 26 auf 9 Milliarden Mark zurückgegangen. Die mit wirtschaftlicher Vernunft unvereinbare Finanzpolitik der Nachkriegszeit, besonders der Wahnwitz der Reparationen, mußte unvermeidlich zu einer Katastrophe von weltumspannendem Ausmaß führen. Statt das Kernproblem der Krise, die internationale Verschuldung, entschlossen in Angriff zu nehmen, haben gerade die beiden für den Welthandel wichtigsten Länder, Amerika und England, zu dem wirtschaftlich verhängnisvollen Mittel der Währungsverschlechterung gegriffen.

Die wirtschaftliche Struktur Deutschlands erfordert gebieterisch einen starken Außenhandel. Angesichts der beschränkten Rohstoffbasis unseres Landes gibt es für uns nur zwei Möglichkeiten: Entweder wir verzichten auf unseren heutigen Kulturstand, oder wir beschaffen uns zusätzliche Rohstoffe vom Ausland. Den ersten Weg verbietet uns die Lebenskraft, das Lebensrecht und die nationale Würde unseres Volkes. Wählen wir den zweiten Weg, so müssen wir die Einfuhr von Rohstoffen mit einer entsprechenden Ausfuhr deutscher Spitzenleistungen der Industrie bezahlen. Eine Nation, die sich vom Weltmarkt zurückzieht, zieht sich vor den Völkern dieser Erde zurück und verliert den sichereren Instinkt für weltpolitische Strömungen und Entscheidungen. Nie wäre in England jene erfolgreiche Außenpolitik möglich gewesen ohne das funktvolle weitverzweigte System des englischen Außenhandels. Kein Land mit hochentwickelter Wirtschaft kann auf die Dauer auf einer abgeschlossenen Insel leben, am wenigsten Deutschland, das den Bedarf von Eisen nur zu 20 Prozent, an Wolle zu 8 Prozent, an Olen und Fetten zu etwa 50 Prozent decken kann. Baumwolle und Kauchuk müssen ebenso vom Ausland bezogen werden wie Erdöl, Kupfer und die Genussmittel Kaffee, Tee, Kakao usw. Zwar wird mit neuen und vereinten Kräften daran gearbeitet, unser Volk und unsere Wirtschaft von ausländischen Rohstoffen und Lebensmitteln unabhängig zu machen und im Inlande selbst zu erzeugen, was hier erzeugt werden kann. Gewiß können wir in Deutschland nicht Baumwolle und Hebeabäume anpflanzen; aber immerhin Flachs und Hanf, sowie wahrscheinlich einmal mit Erfolg auch andere Bastpflanzen. Vielleicht wird synthetischer Gummi in ähnlicher Weise einmal ein Ersatz für natürlichen Kautschuk bilden, wie Kunstseide für Seide. Denken wir an das Problem der Treibstoffversorgung, so werden wir diesen sicherlich einmal aus eigener Erzeugung, sei es aus Kohle, aus deutschem Erdöl, aus Koks, aus Braunkohle oder aus Holz decken. 50 Prozent unserer Holzzerlegung sind Brennholz, wovon wiederum ein großer Teil als Abfall restlos verloren geht. Oder denken wir an das Problem der Ausnützung minderwertiger Erze durch Fortschritte in der Verhüttung. Andererseits aber verlangt unsere zentrale Lage in Europa verständnisvolle und auf wechselseitiges Entgegenkommen aufgebaute Handelsbeziehungen mit den Nachbarländern, und ebenso verlangt die Notwendigkeit Rohstoffe zu beziehen, freundschaftlichen Austauschverkehr mit den überseeischen Ländern.

Das Schlagwort „Autarkie“, das im Auslande zu manchen Mißdeutungen Anlaß gegeben hat, ist heute in allen maßgebenden Kreisen überwunden. Zwischen dem früher gültigen liberalistischen Grundsatz, Menschen und Dinge einfach treiben zu lassen, und dem utopistischen Wunsch, wirtschaftlich völlig unabhängig und nur auf sich selbst gestellt bestehen zu können, gibt es den gesunden Mittelweg nationalwirtschaftlicher Außenhandelspolitik. Wir werden fortan die Wareneinfuhr planvoller in die Hand nehmen müssen als in der Vergangenheit; denn die Währungs- und handelspolitische Abschließung vieler Länder hat uns in die Zwangslage veretzt, eine planvolle Verlagerung der notwendigen Einfuhr nach den Ländern zu tätigen, die bereit sind, Deutschland entsprechende Werte abzunehmen.

Durch das Gesetz über den Verkehr mit industriellen Rohstoffen und Halbfabrikaten vom 22. März 1934 ist die Reichsregierung in den Stand gesetzt, einen großen Teil des deutschen Rohstoffbedarfs handelspolitisch für die Förderung der deutschen Ausfuhr auszunutzen, wie es bereits mit der Einfuhr wichtiger Lebensmittel durch monopolistische Berechtigungen geschehen ist. Nur durch diese letzte Rechnung war es überhaupt möglich, neue Handelsverträge mit Holland, den skandinavischen Staaten, Finnland, Ungarn und Jugoslawien zu schließen. Unmöglich konnte auf die Dauer

## Tagespiegel.

Präsident Roosevelt hat seine Botschaft über die Einführung einer teilweisen Silberwährung erlassen.

Ueber Pfingsten haben die französischen Sozialisten getagt und sich endgültig in zwei Lager gespalten, die Altsozialisten unter Führung Leon Blums und die Neusozialisten unter Renaudel.

In Oesterreich sind Verhaftungen großen Stils vorgenommen worden, hauptsächlich von Nationalsozialisten, während man die Margisten vielfach aus der Haft entließ.

Wie der bulgarische Finanzminister bekanntgab, hat sich die Umwälzung in Bulgarien nach einem genauen Programm vollzogen. Die Revolution werde vor allem auf wirtschaftlichem Gebiet wirksam werden.

Bei Barcelona stießen zwei Ausschüßlerzüge zusammen, wobei es 12 Tote und 35 Verletzte gab.

ein Zustand austret erhalten werden, bei dem entweder die Exportindustrie oder die Landwirtschaft lebte. Das war das bisherige Prinzip und System. Jeder Zweig mühte sich, aus der Aus- und Einfuhr für sich herauszuholen, was er wollte, oder aber die Landwirtschaft versuchte, durch Zölle sich den Binnenmarkt zu sichern, wo immer es ging. Nunmehr aber ergibt sich aus der planvollen Lenkung der Erzeugung für die Wirtschaftsführung ein klarer Ueberblick über diejenigen landwirtschaftlichen Produkte und Mengen, die nicht erzeugt werden können. Da ihre planvolle Hereinnahme den inneren Markt und damit den Preis nicht mehr zu fördern vermag, können wir ohne jede Gefährdung unserer Landwirtschaft in einen Austausch mit denjenigen handels-treibenden Völkern treten, die auch in der Zukunft bereit sind, in gleichem Ausmaß deutsche Industrieprodukte abzunehmen.

Auch in anderen Ländern wird mehr und mehr erkannt, daß eine Gesundung und Erstarkung des Welthandels nur durch die Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse in jedem einzelnen Lande zu erreichen ist. Erst dann wird auf der Grundlage gestärkter Nationalwirtschaften ein gesunder Warenaustausch von Land zu Land gepflegt werden können. Wenn auch die Selbständigkeitsbestrebungen zunächst zu einer Schrumpfung des Welt-handels führen, so werden doch nach einem gewissen Zeitraum die Welthandelsumfänge wieder ansteigen; denn infolge des Ausbaues und der natürlichen Fundierung der nationalen Wirtschaften werden alle Länder reicher und können auch untereinander wieder mehr kaufen. Es werden andere Waren umgekehrt werden. An die Stelle von Eisenbahnmaterial werden z. B. Kraftwagen treten, an die Stelle von Webwaren Rundfunkapparate und andere neue Erzeugnisse der Industrie, an die Stelle von Lebensmitteln Luxusgüter usw. Deutschlands große Aufgabe ist es jetzt, die kontinental-europäische Großraumwirtschaft zu organisieren, den Warenaustausch zunächst in Kontinentaleuropa durch Deutschlands geographische Lage als Mittler auszuweiten, den Leistungsaustausch zu fördern und so mitzuarbeiten an dem Aufbau einer neuen Weltwirtschaft, deren Außenhandel größer und gesicherter sein wird als derjenige der Weltwirtschaft von gestern. Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt daher bei den Rohstoffe verbrauchenden Ländern, von denen Deutschland in Europa das größte ist. Hier berührt sich die neue Entwicklung in Deutschland mit der veränderten wirtschaftlichen Bedeutung der Welt. Je stärker im Zuge der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik der deutsche Binnenmarkt sich entwickelt, desto aufnahmefähiger wird Deutschland für überseeische Rohstoffe und desto stärker seine Verhandlungsstellung auf dem Gebiete des Außenhandels.

## Der Bau der Autobahnen

Neuerungen des Generalinspektors Todt nach der Ueberfliegung der Bauabschnitte mit „Graf Zeppelin“

Berlin, 22. Mai. Ein Hauptschriftleiter des Deutschen Nachrichtenbüros hatte anlässlich der Deutschlandfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“, auf der bekanntlich auch zahlreiche Bauabschnitte der Reichsautobahnen besucht wurden, Gelegenheit, den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, an Bord des Luftschiffes über seine Eindrücke von der Befichtigung der Bauabschnitte und sich daraus ergebende Probleme zu befragen. Es ergaben sich u. a. folgende Fragen und Antworten:

Frage: Welche Straßen haben Sie auf der Zeppelfahrt besichtigt können und welche Eindrücke haben Sie von der Befichtigung der Straßen unmittelbar gehabt?

Antwort: Ich habe die im Bau befindlichen Straßen in der norddeutschen Tiefebene, so Berlin—Stettin, Berlin—Köln, bei Braunschweig, Königsberg—Elsing und die Straßen im Berglande Frankfurt a. M.—Mannheim—Heidelberg, Stuttgart—Ulm an verschiedenen Stellen gesehen. Die Fahrt gab mir ferner Gelegenheit, auch einige Sonderfälle in Augenschein

zu nehmen und nicht nur im Bau befindliche Strecken abzunehmen, sondern auch die Linienführung besichtigter Strecken zu überprüfen, so der Straße Dresden—Chemnitz, Berlin—München, Köln—Sachsen usw. Ich habe gesehen, daß keine Möglichkeiten außer Acht gelassen wurden, die sich für den Bau von Autobahnen ergeben, und ich habe mich schließlich überzeugt, daß an einzelnen Baustellen, die ich seit längerer Zeit nicht gesehen habe, die Arbeit in den letzten Wochen nicht so rasch vorwärts gekommen ist, wie das wünschenswert wäre.

Frage: Welche Strecken sind bisher am weitesten vorgeschritten und wann kann mit der Inbetriebnahme der ersten Reichsautobahn gerechnet werden?

Antwort: Am weitesten vorgeschritten ist der Bau der Reichsautobahn Frankfurt a. M.—Heidelberg—Mannheim. Das ist gewiß kein Zufall und nicht nur darauf zurückzuführen, daß diese Strecke als erste begonnen wurde. Mitgewirkt an diesem Ergebnis hat zweifellos auch die Tatsache, daß alle Mitarbeiter an dieser Strecke dort den ersten Spatenstich des Führers am 23. September 1933 erlebten und so mit ganz anderem Geiste an dieses Werk gingen als an anderen Baustellen ohne dieses Vorbild des Führers. Außer einer Teilstrecke der Reichsautobahn Frankfurt a. M.—Mannheim wird in diesem Jahr auch noch ein Abschnitt der Strecke München—Berchtesgaden eröffnet werden können, die der Führer neulich gleichfalls aus der Luft besichtigt hat, indem er sie mit einem Flugzeug abflog.

Frage: Welche Straßen werden landschaftlich am schönsten liegen?

Antwort: Ganz herrlich ist das Alpenpanorama, das man auf der Bahn München—Salzburg vor sich haben wird. Sehr schön verläuft auch die Strecke Stuttgart—Ulm—München mit dem Albauflieg in Schwaben. Die Straße am Rande des Fichtelgebirges ist ebenfalls wundervoll. Ausgezeichnet in die Landschaft einfügen wird sich die Straße Rassel—Göttingen, die südlich von Hannover—Münden die Fulda und die Werra überquert und herrliche Ausblicke in das Wesertal unterhalb von Hannover—Münden und auf den Reinhardswald, diesen schönsten deutschen Laubwald, spendet.

Frage: Wie sind Sie mit Ihren Mitarbeitern zufrieden, die sich doch alle erst auf die neue Idee der Reichsautobahnen und die neue Form der Projektierung umstellen müssen?

Antwort: Ich freue mich außerordentlich, daß die technischen Beamten der Reichsbahn, die neben den bisherigen Straßenbauern diese Aufgabe zu lösen haben, immer mehr Verständnis dafür gewinnen, in der deutschen Landschaft so zu projektieren, daß nicht, wie bei der Eisenbahn, die Technik ein Fremdkörper in der Landschaft ist, sondern ein Bestandteil der Landschaft wird.

Frage: Wird die Einfügung der Reichsautobahnen in das Landschaftsbild besonders kontrolliert und überwacht?

Antwort: Jawohl, der Architekt Alwin Seiffert in München ist mein Landschaftsberater, der sich ganz dieser schönen Aufgabe widmet und jede Strecke genauen prüft, ehe die Linienführung endgültig freigegeben wird. Wir gehen auch dazu über, in schönen Tälern die Fahrbahnen zu teilen und auf jede Seite des Tales je eine Fahrbahn zu legen, ebenso wie wir an Berghängen die Straßen nicht in der ganzen Breite in den Berg schneiden und damit den Berghang zerstören, sondern die Fahrbahnen gestaffelt übereinander anlegen. Wir wollen ja nicht Fahrflächen bauen, sondern Straßen, die, wie unsere Landschaft, ihren Charakter haben.

## Anschläge und Verhaftungen in Oesterreich

Margistische Eisenbahnanschlüge, aber Verhaftungen von Nationalsozialisten

Wien, 22. Mai. Wie bereits gemeldet, wurden dieser Tage wieder zahlreiche Nationalsozialisten verhaftet. Man spricht augenblicklich von 150 bis 200 Verhaftungen. Unter ihnen befindet sich auch der ehemalige Gauleiter von Niederösterreich, Hauptmann a. D. Josef Leopold, der am Montag in Krems festgenommen wurde. Leopold hat sich bereits früher einmal sechs Monate in Untersuchungshaft befunden, doch mußte das Verfahren gegen ihn wegen völliger Ergebnislosigkeit eingestellt werden. Nach seiner Haftentlassung kam Leopold für zwei Monate ins Konzentrationslager Mollersdorf, wo er Anfang Januar entlassen wurde. Nicht wurde er erneut festgenommen. Seine Verhaftung, wie auch die übrigen Verhaftungen von Nationalsozialisten wurden nach einem amtlichen Communiqué damit begründet, daß er angeblich in die Eisenbahnanschlüge verwickelt sei. Selbstverständlich ist Leopold an den Anschlügen genau so unschuldig wie alle die anderen verhafteten Nationalsozialisten.

Dagegen wird es immer mehr offenbar, daß die Eisenbahnanschlüge von radikaler margistischer Seite ausgehen. So konnte festgestellt werden, daß die drei Anschläge an der Westbahn in der Nähe von Wien mit Dynamit ausgeführt worden sind, das aus einem Vorratslager stammt, zu dem nur Kommunisten Zutritt haben.

Auch alle anderen einkaufenden Meldungen zeigen, daß es sich bei den Eisenbahnanschlügen um typische revolutionär-margistische Sabotageakte handelt. Trotzdem werden zahlreiche Nationalsozialisten als Geiseln gehalten, während fast gleichzeitig eine





