



# Aus dem Leben herausschneiden was Dir nicht passt ?

Es wäre schön, wenn das ginge! Wenn wir unsere Zukunft wie einen Filmstreifen vorübergleiten lassen und jedes Unglück daraus entfernen könnten! Aber leider gelingt das nicht. Es geschieht immer wieder, daß jemand durch einen Unfall Schaden leidet. Eines aber können wir: Die unangenehmen Folgen solcher Zwischenfälle mildern oder ganz beseitigen — durch eine Unfallversicherung! Gar manche böse Geschichte nahm ein gutes Ende, weil eine Unfallversicherung abgeschlossen war.

(Fortsetzung von Seite 16)

Wirtschaftsführung ganz neue und moderne wirtschaftspolitische Techniken und Verfahren entwickelt. So ist die psychologisch feinfühligere Verbrauchsentwicklung eine wirkungsvolle neue Handhabung der staatlichen Wirtschaftsführung, die erstmals den Konsum ohne äußeren Zwang den Konjunkturpolitischen und produktionsgebundenen Verhältnissen unterwirft oder doch dienlich macht.

**Spezialgebiete — gesondert beschrieben**

Dieser schmalen Übersicht kam es bisher nur darauf an, zentrale Entscheidungen und Entwicklungskräfte zu zeigen und ihre Wirkungen zu analysieren. Allein die spartenmäßige Einteilung der Wirtschaftspolitik in Industrie, Agrar, Handwerks-, Innen- und Außenhandels-, Nahrungs-, Kredit- und Verkehrspolitik deutet eine überwältigende Vielfalt von Einheiten und Wirkungsweisen an, die in ihrer Gesamtheit und in funktionaler Abhängigkeit voneinander Anteil haben an der Erfüllung des nationalsozialistischen Wirtschaftsprogramms.

Die Agrarpolitik, die Befreiung des Bauern aus der kapitalistischen Wirtschaft, die Verklärung des Reichserbhofgesetzes, die Heiligung des ewigen Produktionsfaktors Bodens sind es wert, ihnen ein Buch zu widmen. Die repräsentativen, öffentlichen Arbeitspro-

gramme, die Reichsautobahnen, der Reichsarbeitsdienst, die Reichswerke Hermann Göring verdienen eine eingehende Würdigung. Es ist nicht möglich, in diesem Zusammenhang alles zu sagen. Es ist nicht möglich, auch nur alle Namen, die allein schon Programme sind, zu nennen. Es ging darum, Kräfte und Tendenzen aufzuspüren und einzuordnen in das wirtschaftspolitische System, dessen Ordnung die Gehehe des deutschen Wirtschaftslebens heute und für die nächste Zukunft formuliert.

Teilausschnitte aus dieser großzügigen Beschreibung bietet diese Zeitung andernorts. Seine Arbeiten, ihre Zahlen und Daten mögen die Lücken schließen, die hier offen bleiben mußten.

geben der Stelle mit Recht als die deutsche Lösung des internationalen Problems zwischen Schiene und Kraftwagen bezeichnet.

**Der Autoverkehr**

Die starke Förderung, die der nationalsozialistische Staat dem Kraftwagen als Verkehrsmittel zuteil werden läßt, ist bekannt. Eine Verdoppelung des Bestandes ist der schon Erfolg von 5 Jahren. Er wurde erreicht durch die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer, durch eine Preispolitik, die dem Kraftwagen eine neue Käuferfähigkeit erschloß, durch Anpaßung des Straßennetzes an die Erfordernisse des Autoverkehrs und schließlich durch den Bau der Reichsautobahnen.

Selbstverständlich wandern durch das Anwachsen des Kraftverkehrs viele Verkehrsteilnehmer von der Eisenbahn zur Landstraße ab. Aber die Sorge, daß deshalb unsere Bahnhöfe verwaisten müßten, teilen wir nicht, selbst wenn einmal statt auf 50 Vollgenossen auf 20 ein Kraftwagen kommen wird. Denn zunächst ist die Zahl derer, die überhaupt reisen, im ständigen Anwachsen begriffen, dann aber bietet vor allem in der kalten Jahreszeit und auf weite Entfernungen die Reise im Zug entscheidende Vorteile gegenüber dem Auto. Doch für die Massen-güterbeförderung der Kraftwagen nur bedingt in Frage kommt, wurde schon erwähnt.

Was aber dem Kraftverkehr gegenüber der Eisenbahn einen unergieblichen Vorteil gibt und ihm unsere Bahnlücken aufschließt, ist seine größere Beweglichkeit und Flexibilität. Er kann sich jeweils vorhandenen Bedürfnissen anschließen. 210 000 Kilometer Reichsstraßen, Landstraßen erster und Landstraßen zweiter Ordnung und über 2000 Kilometer Reichsautobahnen stehen gegenwärtig zur Verfügung. Das Geheiß über die Neuregelung des

Straßenverkehrs und die Straßenerweiterung vom 26. März 1934 brachte Ordnung in die Straßensituation, beendete einen Zustand der Zerplitterung und schuf reichs-einheitliche Regelungen. Alle Landstraßenunterhaltungsleistungen wurden unter die sachliche Aufsicht des Generalinspektors für das deutsche Straßennetz Dr. Lohd gestellt. Die neue Reichsstraßenverkehrsordnung, die am 13. November 1937 erlassen wurde und am 1. Januar 1938 in Kraft trat, ist die Magna Charta des Verkehrs auf den deutschen Straßen. Ihr Grundgedanke ist: Größtmögliche Freiheit des Verkehrs bei größtmöglicher Sicherung der Verkehrsteilnehmer. Sie soll trotz fortschreitender Motorisierung die Unfallziffer niedrig halten und den Schutz des Lebens garantieren. Das wird erreicht durch eine allgemeine Verkehrserziehung.

Das Auto hat eine starke Verdichtung des Verkehrs mit sich gebracht. Er ferderte in Gegend ein, die die Eisenbahn nur ungenügend erschließen konnte. Der Kraftwagen bewirkt ein lebhaftes Flutieren der Verkehrsströmungen, als es irgendein anderes Verkehrsmittel kann. Und während die Eisenbahn Knotenpunkte schafft und die Voraussetzungen für die Verklüftung liefert, kommt das Auto der entgegengesetzten Tendenz entgegen. Es wirkt dezentralisierend und auslösend. Es hebt, wenigstens teilweise, die verkehrstechnischen Vorzüge der großen Zentren auf und läßt auch das entlegene Dorf an das Verkehrsnetz an. Die Eisenbahn ließ die Entfernungen zwischen den Städten zusammenschrumpfen; das Auto die Entfernung zwischen Stadt und Land. Keines der beiden Verkehrsmittel kann einen Ausschließlichkeitsanspruch erheben, aber beide ergänzen sich in wohl-tuender Weise. Die Lenkung ihres Einflusses in die volkswirtschaftlich richtigen Bahnen übernahm der Staat mit den schon oben besprochenen Geheßen.

ischen Bedingungen und die Bindung an die ihr vorgezeichneten Wege verweisen sie in stärkstem Maße auf die Zusammenarbeit mit den anderen Verkehrsmitteln.

Um die Schäden der Vergangenheit zu beheben und in diesem wichtigen Verkehrs-zweig gesunde Verhältnisse zu schaffen, erließ die Reichsregierung am 16. Juni 1933 das Gesetz zur Befähigung der Kollision der Binnenschiffahrt, das die Schiffahrtreibenden zu öffentlich-rechtlichen Verbänden zusammenschloß, die staatlicher Aufsicht unterliegen. Weiter erfolgte unter 2. Juni 1936 die Aufhebung der Beförderungsteuer für die Beförderung von Personen und Gütern auf Wasserstraßen.

War so von Seiten des Staates die Notlage der Binnenschiffahrt entgegenge-setzt worden, so erfolgte bald eine tatkräftige Inangriffnahme des Ausbaus unserer Wasserstraßen. Wiederholt schon waren Pläne ausgearbeitet und 1927 zwischen Reich und Ländern ein Bauprogramm aufgestellt worden. Aber an seine Verwirklichung ging der Staat nur zögernd heran. Erst der nationalsozialistische Einheitsstaat, der nicht mehr Gefahr läuft, im Borgebilde der Zukunftigkeitserklärungen stecken zu bleiben, konnte trotz der Fülle der Arbeitsnot haben, die sich ihm stellen, auch an den Ausbau der Wasserstraßen herangehen. Die Berliner Bestimmungen, die die deutschen Ströme internationalisierten, fielen am 30. Januar 1937 und damit erlangte das Deutsche Reich die volle Verfügungsfreiheit über seine Wasserwege.

Neben den Leistungssteigerungen der deutschen Ströme, wie sie z. B. die Niedrigwasserregulierung der Elbe durch den Bau einer zweiten Saalelappelle, die in zwei Jahren vollendet sein wird, darstellt, besteht die Aufgabe einer großzügigen Wasserstraßen-politik in der Überwindung des hauptsächlich von Südost nach Nordwest verlaufenden deutschen Flußnetzes und den Anschluß von bisher in wasserbaulicher Hinsicht vernachlässigten Gegenden unseres Vaterlandes (Süddeutschland) an die binnendeutschen Wasserverkehrsadern. Die bevorstehende Fertigstellung des Mittel-landkanals bis Magdeburg, die dieser Stadt den Charakter einer Drehscheibe im deutschen Binnenschiffverkehr geben wird, schafft eine innerdeutsche Quer-Verbindung vom Rhein bis zur Oder. Ihre Ergänzung wird sich finden im Ausbau des Südlängels des Mittellandkanals, der Leipzig und das mitteldeutsche Industriegebiet an das deutsche Wasserstraßennetz anschließt. Für Süddeutschland aber hat die geplante Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau eine ähnliche Bedeutung. Der von Gauleiter B u r e l angeordnete Bau

**Nationalsozialistische Verkehrspolitik**

Von Heinz Hüniger

Das Verkehrsbedürfnis ist einer der großen Antriebsmotoren der menschlichen Entwicklung. Es ist die Triebfeder zu Erfindungen und Entdeckungen. Es stand Vate bei der Erfindung des Rades wie bei der Konstruktion des Bergwerks. Es führt Kolumbus zur Überquerung der Wassermasse des Atlantiks und die Portugiesen an die Südspitze Afrikas. Um verdanken wir die Entdeckung unseres Planeten bis in die entlegensten Winkel.

Bevölkerungsdruck und Technik schufen die moderne Form des Verkehrsnetzes. Dampfmaschine und Motoren waren die Erfindungen, die den Verkehr revolutionierten und zu einer ungeahnten Steigerung des Tempos führten; Straße, Schiene, Flugzeug und Wasserweg sind die Adern, durch die er pulst. Wie eine Herzs-pumpe den Blutstrom durch den Körper preßt und ihn verteilt auf alle Gefäße, so kommt im menschlichen Zusammenleben der Kraft der organischen Faktoren die Aufgabe zu, den Verkehr in die Bahnen zu lenken, die den Erfordernissen des Volkstörpers entsprechen. Die konsequente Anwendung dieser Erkenntnis ist neuartig. Sie blieb dem nationalsozialistischen Staat vorbehalten. Die leitenden Tendenzen seiner Verkehrs-politik könnte man wie folgt umschreiben:

Die verschiedenen Zweige des Verkehrs sind Teile eines einheitlichen Organismus. Es ist nicht anständig, einem Zweig eine alles beherrschende Monopolstellung einzuräumen und ihm Aufgaben zu übertragen, die andere Zweige ihrer speziellen Eigenart entsprechend um dieses besser lösen können. Eine jüngeremäße Aufteilung der Verkehrsaufgaben auf alle Verkehrsmittel ist notwendig. Die Intensität unseres Verkehrsnetzes verlangt die Nutzung aller Kräfte,

die ihm dienen. Um ihren volkswirtschaftlich richtigen Einsatz zu gewährleisten, greift der Staat regelnd ein, ohne jedoch die Sozialisierung des gesamten Verkehrsnetzes anzustreben.

**Die Deutsche Reichsbahn**

Hauptschlagader des innerdeutschen Verkehrs — nur von diesem soll hier die Rede sein — ist nach wie vor die Deutsche Reichsbahn. Die Größe des Arbeitsbereiches, der ihr gesteckt ist, bedingte ihre Übernahme in die öffentliche Hand. Sie dient nicht dem Gewinnstreben einzelner, sondern der Befriedigung eines allgemeinen Verkehrsbedürfnisses. Das macht sie zu einer wahrhaft sozialistischen Einrichtung.

Mit einer Schienenlänge von 54 000 Kilometer ist sie das Beförderungsmittel der Massen und der Massen Güter, vor allem für den Fernverkehr. Ihre weitgehende Unabhängigkeit von allen Anbilden der Witterung und des Klimas sichern ihr eine starke Überlegenheit vor anderen Verkehrsmitteln. In einem Zeitraum von hundert Jahren überspannte sie Deutschland mit einem engmaschigen Netz, das heute im wesentlichen als vollendet anzusehen ist. Wenn die technische Entwicklung der letzten Jahrzehnte ihr im Auto und im Flugzeug Konkurrenten erstehen ließ, an ihrer Ablösung oder gar Verdrängung durch die neuen Verkehrsmittel ist nicht zu denken. Massengütertransport wird ihr stets vorbehalten bleiben. Kein Mensch wird z. B. jemals auf den Gedanken kommen, auf große Entfernungen Kohlen im Kraftwagen oder gar im Flugzeug zu verfrachten.

Was die Eisenbahn durch Abwanderung an andere Verkehrswege verlor, konnte sie längst wieder aufholen durch die allgemeine

starke Verkehrssteigerung. Auch ihre Reichweite wird keinerlei Beeinträchtigung erfahren. So erklärte der Führer bei der Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahn am 8. Dezember in Nürnberg: „Es würde ein unermesslicher Rückschritt sein, wollten wir heute etwa den Gedanken vertreten, die Eisenbahn in irgendeiner Hinsicht nicht gefordert zu sein. Das würde geradezu eine Rückkehr in jährlimliche rein kapitalistische Aufstellungen bedeuten.“

Der nationalsozialistische Staat erkennt die Reichsbahn, die am 30. Januar 1937 wieder völlig unter seine Hoheit zurückkehrte, als wichtigste Basis seiner Volkswirtschaft an und läßt ihr jeden Schutz angeheihen, den sie im Rahmen eines gesunden Wettbewerbs mit den anderen Verkehrsmitteln gerechtfertigt erwarten kann. Durch die Angliederung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ als Tochtergesellschaft der Reichsbahn sowie durch die Übernahme von Kraftwagenlinien für Personenbeförderung auf lange Strecken, die von stärkerem Einfluß auf den Schienenverkehr sind (Gesetz über die Beförderung von Personen vom 4. Dez. 1934) in eigener Regie, ist die Gefahr einer harten Frontenbildung die Auto- und die Eisenbahn vermeiden und die Reichsbahn an der Entwicklung des Kraftverkehrs interessiert und beteiligt worden. Auch das Gesetz über den Güterfernverkehr vom 26. Juni 1936 ist hier zu nennen, das die gewerbsmäßige Güterbeförderung per Lastkraftwagen auf eine größere Entfernung als 50 Kilometer von einer besonderen Konzeption abhängig macht und die Festlegung der Tarife im Einvernehmen mit der Reichsbahn vorseht. Zudem gibt dieses Gesetz der Reichsbahn die Möglichkeit, selbst Güterfernverkehr auf eigenen Kraftwagenlinien zu betreiben. Dieses Gesetz wurde von maß-

**Die deutschen Wasserstraßen**

Während Deutschland ein ausgebautes Schienennetz und ein engmaschiges Straßennetz besitzt, fehlte ihm bisher ein lückenloses Wasserstraßen- und Kanalnetz. Im Zeitalter der Eisenbahn blieb die deutsche Binnenschiffahrt ein Stiefkind. Ihre Entwicklung wurde vernachlässigt und alle Klänge, die natürlichen Wasserstraßen zu ergänzen durch ein leistungsfähigeres Kanalnetz, liegen auf den heftigen Widerstand realisierender Interessengruppen. Ein Beispiel war der erbitterte Kampf, der um den Bau des Mittellandkanals geführt wurde. Der nationalsozialistische Staat hat der

Binnenschiffahrt im Verkehrsnetze wieder eine angemessene Stellung zugewiesen, die sich aus der Tatsache ergibt, daß auf den rund 13 000 Kilometer binnendeutscher Wasserstraßen, von denen 18 Proz. künstlich angelegt sind, etwa ein Viertel der Gütermenge befördert wird wie auf der Reichsbahn. Wirtschaftlich bedeutungsvoll ist die Binnenschiffahrt deshalb, weil ihre Frachtlage wesentlich niedriger gehalten werden können als die der anderen Verkehrsmittel. Bei Massengütern, bei denen die Beförderungsbauer nur eine untergeordnete Rolle spielt, bietet sie entscheidende Vorteile. Ihre Abhängigkeit von Klimati-

**Man kann sich darauf verlassen**

**ZEMENT**

daß der deutsche Zement als Bindemittel für Mörtel und Beton ein ungeheures Erhärungsvermögen besitzt; daß die Eigenschaften, welche von den dauernd gesteigerten Ansprüchen der Zementnormen verlangt werden, auch wirklich und gleichmäßig in unseren Zementen enthalten sind; daß die rein deutschen Rohstoffe und die deutschen Zementwerke auch den gesteigerten Zementbedarf pünktlich decken; daß die umfassende Ausnutzung unserer Zemente für den Aufbau der letzten 5 Jahre durch die Ergebnisse sich als begründet und berechtigt erwiesen hat; daß für den Aufbauwillen der Staatsführung auch in den kommenden Jahrzehnten der vorwärtsstrebende Leistungswille der deutschen Zement-Industrie eingesetzt wird.

**NORDDEUTSCHER CEMENT-VERBAND**

**SÜDDEUTSCHER CEMENT-VERBAND**

**WESTZEMENT**

**HÜTTEN-ZEMENT-VERBAND**

