

„Verächtliches Manöver“

Paris wehrt sich gegen englische Falschmeldungen

Die französisch-italienischen Meinungsverschiedenheiten über das Laval-Mussolini-Abkommen von 1935, das seinerzeit wohl unterzeichnet, aber nicht ratifiziert worden ist, werden von der englischen Presse zu den tollsten Mutmaßungen über angebliche Zusammenstöße zwischen französischen und italienischen Truppen in Somaliland, über einen beabsichtigten Vermittlungsversuch Chamberlains in Paris vor seiner Reise nach Rom und auch über angebliche Absichten Deutschlands ausgenutzt. Alle diese Sensations- und Falschmeldungen hat die französische Regierung durch die Pariser Presse entschieden dementieren lassen.

In einer Stellungnahme der offiziellen Havas-Agentur heißt es u. a. offensichtlich unter Bezugnahme der englischen Blätter, daß die außenpolitischen Ereignisse erneut einen Vorwand zur Verbreitung mehr oder weniger sensationeller, falscher oder tendenziöser Meldungen gegeben hätten. So habe eine englische Zeitung wissen wollen, daß die Reise Daladier nach Tunesien den Charakter einer regelrechten Flotten-demonstration haben würde — einer Demonstration, die geeignet sein könnte, auch eine Zusammenziehung der italienischen Flotte auszulösen —, und daß der französische Ministerpräsident bei seiner Reise von 23 Kriegsschiffen begleitet sein würde. Diese Nachricht, so erklärt das halbamtliche Büro wörtlich, entspricht jeder Grundlage. Desgleichen dementiert Havas die Gerüchte von einer massiven Zusammenziehung italienischer Truppen in der Nähe von Djibouti, die durch keinerlei autorisierte Informationen bestätigt würden. Und schließlich, so betont die Havas-Agentur, wisse man in französischen diplomatischen Kreisen nichts davon, daß Chamberlain beabsichtige, in Paris haltzumachen, bevor er sich nach Rom begeben.

Die offiziellen Kreise bedauerten, daß bei den gegenwärtigen Umständen derartige Nachrichten in die Presse lanciert würden, ohne daß man zuvor ihre Richtigkeit nachprüfe, um so mehr, als die Veröffentlichung derartiger Falschmeldungen peinliche Rückwirkungen auf die internationalen Beziehungen haben könnten.

Zu der verantwortungslosesten dieser Falschmeldungen — der „Daily Telegraph“ hatte sensationelle Gerüchte verbreitet, wonach italienische Truppen dreißig Kilometer tief in französisches Gebiet in Somaliland eingedrungen seien — bringt die Havas-Agentur eine ausführliche Richtigstellung. Es wird darauf hingewiesen, daß einige italienische Truppenabteilungen schon vor etwa 18 Monaten zwei oder drei Wasserstellen in der strittigen Grenzzone besetzt hätten. Es handele sich dabei aber nur um ein Problem der Grenzziehung, da sie in keinem Zusammenhang mit den in Umlauf gesetzten Falschmeldungen stünde.

„Zelzug falscher Nachrichten“

Derselben Tenor wie das Havas-Büro schlagen die Mehrzahl der Pariser Zeitungen an, die sich ebenfalls gegen den „neuen Zelzug falscher Nachrichten“ wenden. Bezeichnenderweise erinnert das „Journal“ an die Jahreswende 1936/37, als man eine Falschmeldungs-kampagne über die angebliche deutsche und italienische Aktion in Marokko im Keime habe ersticken können. Jetzt beginne dieses Spiel von neuem.

Nachdem das Blatt auch die Gerüchte der italienischen Truppenbewegungen und des Chamberlain-Besuchs in Paris vor seiner Komreise zurückgewiesen hat, fragt es nach dem Grunde und dem Zweck dieser Falschmeldungen und antwortet: „Um den Italienern den Eindruck zu geben, daß man ihnen einen Bloß entgegenstelle, und um den Franzosen den Eindruck zu geben, daß sie unter britischer Vormundschaft stünden — das Manöver ist verächtlich.“ Wahrscheinlich eine scharfe Zurückweisung der englischen Sensationsmeldungen.

In die gleiche Kerbe schlägt der „Petit Parisien“, der die „falschen und alarmierenden Gerüchte“ verurteilt, die die Lage in französisch-Somaliland als gefährlich hinstellen möchten. Das Blatt beruft sich auf Erkundigungen beim Kriegs- und Kolonialministerium. Die Gerüchte seien also mit dem offensichtlichen Ziel verbreitet worden, die französisch-italienische Spannung noch zu verschärfen.

Die so oft beobachtete Tatsache, daß gewisse englische Blätter in Zeiten besonderer Spannung in Sensation und Gerüchten machen, denen die leicht erkennbare Absicht anzusehen ist, weitere Komplikationen hervorzurufen und Gegensätze aufzureißen, beweist sich bei dieser Gegenüberstellung der französischen und englischen Blätterstimmen aufs neue. Interessant ist in diesem Falle besonders der Umstand, daß es die französische Presse ist, die in eigener Sache die englischen Sensationsmacher zurechtweisen muß und sich die Bevormundung durch britische Scharfmacher verbitten muß.

Begründung der italienischen Ansprüche

Der Direktor des „Giornale d'Italia“ untersucht in einem Aufsatz über Tunis das dortige Regime und betont, daß Tunis nicht als französisches Gebiet betrachtet werden könne, sondern ein Protektorat sei. Deshalb hätten alle anderen Staaten und vor allem Italien das Recht, bei denjenigen Fragen mitzureden, die das dortige Regime und die überkommenen Rechte Dritter betreffen.

Die italienischen Forderungen zielten nicht auf eine Verschiebung der Mittelmeerlage ab, es sei vielmehr die französische Politik, die durch den Versuch der Abänderung der tatsächlichen und rechtlichen Stellung der Italiener in Tunis das Mittelmeerstystem zu verletzen drohe. Italien sei entschlossen, die Vernichtung des italienischen Volkstums durch Naturalisierung mit jedem Mittel und mehr denn je zu verhindern.

Das halbamtliche Blatt weist sodann an Hand zahlreicher, auch von führenden französischen Politikern gemachten Äußerungen darauf hin, daß Tunis von Anfang an als ein Protektorat angesehen wurde. Die französische Politik richte sich jetzt nicht nur gegen die italienischen Rechte, sondern zielt offenbar auf die Annexion von Tunis ab, eines Gebietes, das durch die italienische Arbeit der Kultur erschlossen worden sei.

Zielsparen statt abstottern

Ein Wort zur KdF-Wagen-Sparaktion der DAF.

Vierzehn Tage lang sind drei KdF-Wagen durch den Gau Sachsen gefahren. In Städten und Dörfern und zahlreichen Betrieben wurden sie vorgeführt, und Hunderttausende schaffender Menschen hatten Gelegenheit, dieses technische Wunder eingehend zu betrachten. Damit wurden die letzten Zweifel an seiner Qualität, an seiner Bequemlichkeit und seinen Fahreigenschaften beseitigt; wenn überhaupt solche Zweifel vorhanden waren. Denn schließlich handelt es sich bei dem KdF-Wagen um ein vom Führer persönlich stark beeinflusstes Werk, das deshalb mit vollem Vertrauen betrachtet werden kann.

Der Wagen ist da, und der Wunsch ist geweckt, ihn zu besitzen. Ein eifriges Rechnen hebt an. Soll ich oder soll ich nicht? Das ist eine Frage, die sich jeder selbst beantworten muß. Es ist gewissenhaft zu prüfen, ob tatsächlich die Möglichkeit besteht, ohne grobe Vernachlässigung anderer lebenswichtiger Ausgabenposten, die wöchentlichen Sparraten aufzubringen. Aber das ist noch nicht einmal das Ausschlaggebende, denn man braucht ja nicht unbedingt jede Woche 5 Mark zu haben, es geht ja auch, daß man nur aller vierzehn Tage oder gar einmal im Monat eine Sparrate von 5 Mark erwirbt. Natürlich dauert es dann ganz bedeutend länger, bis man zu einem Wagen gelangt. Wichtiger ist schon die Ueberlegung, ob man die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten des Wagens auch aufbringen kann. Wenn man den Wagen empfängt, ist zunächst einmal bereits auf zwei Jahre die Versicherung gedeckt. Dieser Punkt fällt also schon weg. Übrigens noch die Kosten für Brennstoff, Öl, für Wartung, Pflege sowie etwaige Reparaturen und vor allem auch für die Garage.

So falsch es wäre, leichtsinnig zu disponieren und zu hoffen, daß bis dahin das Monatsgehalt oder der Wochenlohn gewaltig gestiegen seien, und die Unkosten des KdF-Wagens keinen nennenswerten Faktor mehr darstellen, so falsch ist es andererseits, allzu ängstlich zu sein und etwa die zur Zeit noch üblichen beträchtlich hohen Garagenmieten in Rechnung zu setzen. Der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley hat mehrfach versichert, daß gerade die Garagenfrage als zur Zeit wohl höchster Unkostenfaktor eines Autos für den KdF-Wagen bis zum Beginn der Fabrikation unbedingt geltend zu machen wäre. Darauf kann man sich verlassen und entsprechend disponieren. Dann ist es auch gar nicht mehr so schwer zu entschließen, ob man sich einen KdF-Wagen bestellen soll oder nicht.

Es hat sich allmählich herumgesprochen, daß die NSDA das Vorquäwen, die Ratenzahlungen bekämpft, denn Sorgen heißt arm werden. Aber bei dem KdF-Wagen gibt es auch Raten, sehr viele sogar, ist das nicht bedenklich? Lieber Freund, wenn du irgendwo irgend etwas auf Abzahlung kaufst, sei es ein Motorrad oder eine Nähmaschine, dann mußt du dich verpflichten, allmählich das Gefaule abzustottern, ja vielleicht mußt du sogar Wechsel unterschreiben. Weißt du aber einmal mit deinen Raten im Rückstand, weil vielleicht ein

Unglücksfall in deiner Familie eintrat, dann wird dir meist deine Nähmaschine oder dein Motorrad wieder weggenommen, und du erleidest einen großen Verlust. Und auch wenn es nicht soweit kommt, büßt du doch bei diesem Geschäft ein, denn der Ratenpreis ist bedeutend höher, als wenn du den Gegenstand bar gekauft hättest. Und immer steht drohend hinter dir der nächste Termin, der dich nicht froh werden läßt.

Wie ganz anders ist das beim KdF-Wagen. Da wird nicht abgestottert, sondern aufgestottert, oder besser gesagt: gespart. Du bestimmst die Höhe und die Termine deiner Raten selbst, bleibst in deinen finanziellen Dispositionen frei und unabhängig und läufst niemals Gefahr, eine Einbuße zu erleiden. Gewiß steht der Sparvertrag einen zwanzigprozentigen Abzug bei eventuellem Rücktritt vor. Das ist aber nur eine Bremse, um leichtfertige Volksgenossen davon abzuhalten, durch zahlreiche An- und Abmeldungen sämtliche Fabrikationsdispositionen des Volkswagenwerkes über den Haufen zu werfen. Wenn du wirklich in Not bist und das Sparrkapital für deinen KdF-Wagen zurückverlangen mußt, dann kannst das auch bestimmen nachweisen, und dann wird der KdF-Wagen-Wart dir auch dein volles Kapital ungekürzt zurückzahlen. Aber es gibt keine Zinsen für die Sparraten, meinst du! Freilich, man hätte auch einen geschickten jüdischen Dreh machen und den Verkaufspreis des Wagens mit vielleicht 1100 Mark festsetzen können, um dir dann andererseits eine gewaltig erscheinende 5- oder 6prozentige Verzinsung deiner Raten zu versprechen. Wäre dir damit geholfen? So aber ist die Verzinsung deines Kapitals bereits in dem niedrigen Wagenpreis einkalkuliert. Es gibt keine komplizierte Hin- und Her-Rechnerei der Raten und Zinsen. Alles ist einfach, übersichtlich, und du weißt genau, woran du bist, ohne im Stillen das Gefühl zu haben, doch übers Ohr gehauen worden zu sein. Das ist klare, kaufmännische Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit und somit ein nationalsozialistisches Kaufprinzip an Stelle des jüdischen Abstotterns.

Förderung der Kleinsiedlung

Finanzierung erheblich vereinfacht.

Nach den Erfahrungen des letzten Jahres haben sich die Bestimmungen über die Förderung der Kleinsiedlung vom 14. September 1937 durchaus bewährt. Gewisse Schwierigkeiten haben sich nur noch auf dem Gebiete der Finanzierung gezeigt. Daher ist die Finanzierung der Kleinsiedlung nunmehr erheblich vereinfacht und in großzügiger Weise erleichtert worden.

Nach der Neuregelung werden die Reichsdarlehen künftig für die neu zu bewilligenden Kleinsiedlungen solange unverzinstlich gewährt, bis die im Range vor ihnen sichergestellten, zum Bau der Siedlerstelle aufgenommenen Fremddarlehen (Vorlasten) zurückgezahlt sind; das bedeutet

Stunden der Besinnung

Zwischen Weihnachten und Neujahr.

In den Tagen zu Weihnachten und Neujahr findet jeder Mensch einige Stunden der Besinnung, wo er gern einmal sein vergangenes Leben überblickt und sich neue Ziele für die Zukunft steckt. Dabei treten dann die Gedanken an die Zukunft in den Vordergrund. Noch kann man arbeiten und für sich und die Seinen sorgen. Wie wird sich aber das Leben gestalten, wenn man den Arbeitsplatz der nachdrängenden Jugend räumen muß? Gesunde Lebensführung, moderne Hygiene unserer Zeit und ärztliche Wissenschaft erweitern von Jahr zu Jahr die Lebensgrenze. Kann man doch täglich im Rundfunk hören, wie viele Volksgenossen in Deutschland 90 Jahre und älter geworden sind.

In bester Erinnerung ist uns allen der greise Reichspräsident von Hindenburg, der gerade im hohen Alter auf verantwortungsvollem Posten die Geschicke des deutschen Volkes leitete und bis zu seinem Tode, 87 Jahre alt, bewundernswürdig seine Pflicht erfüllt hat. Und die jetzige Welt ist keine Ausnahme. Reichskanzler von Bismarck, der größte Staatsmann nach Friedrich dem Großen wurde 83 Jahre alt. Noch bis zum 75. Lebensjahr beauftragte er als Reichskanzler die Politik Europas. Nur die starken Gegensätze zwischen ihm und Kaiser Wilhelm II. erzwingen seinen Rücktritt, der ihm bei seiner geistigen Frische sehr schwer gefallen ist. Auch auf anderen Gebieten muß man dasselbe feststellen. Goethe wurde 84 Jahre alt und vollendete noch ein Jahr vor seinem Tode den 2. Teil vom „Faust“, eines der bedeutendsten Werke der Weltliteratur. Immanuel Kant, der Schöpfer einer neuen philosophischen Ära, schuf im Alter von 57—66 Jahren seine Hauptwerke, lehrte noch mit 72 Jahren als Professor an der Königsberger Universität, bis im 80. Lebensjahr der Tod seinem Wirken ein Ende setzte.

Auch Männer des praktischen Lebens, die viele Noz und Entbehrungen ertragen mußten, schufen und wirkten bis ins hohe Alter. Alfred Krupp, der Kanonenkönig und der eigentliche Schöpfer moderner Schmiedetechnik, hat aus einer kleinen Schmiedehütte eines der größten industriellen Werke geschaffen. Erst im 70. Lebensjahr übergab er seinem Sohn das fest gegründete Unternehmen, dessen geistiger Leiter er aber bis zu seinem Tode im 75. Lebensjahr blieb. Werner von Siemens, der Begründer der modernen Elektrotechnik, wurde 76 Jahre alt und legte erst mit 73 Jahren die Zügel seines Riesenunternehmens aus den Händen. Ein überzeugendes Beispiel, daß ein Mensch gerade im hohen Alter am leistungsfähigsten sein kann, ist der Erbauer des Starrluftschiffes, Graf Zeppelin. Nach jahrelanger Militärdienst, im Alter von 53 Jahren, begann er erst seine Pläne, mit einem lenkbaren Ballon durch die Lüfte zu fahren, in Angriff zu nehmen. 15 Jahre voller harter Rückschläge kämpfte er, um die Nichtigkeit seiner Idee zu beweisen. Auch dann waren noch viele Jahre rastloser Arbeit erforderlich, bis er mit 75 Jahren den Höhepunkt seines Schaffens erreicht hatte. Leider mußte er im 79. Lebensjahr sich einer Darmoperation unterziehen, die er nicht mehr überleben sollte.

So stehen sich die Beispiele beliebig vermehren. Man könnte dabei auf den Gedanken kommen, daß erst die hohe Lebensaufgabe, das große Ziel, dem Menschen Kraft und Ausdauer und damit auch ein hohes Alter verleiht. Zwar ist es nicht jedem von uns vergönnt, etwas zu schaffen, was die Menschheit weiterbringt. Aber in seinem kleinen Kreis sich ein Ziel setzen, seinen Kindern weiter zu helfen und für sich und seine Familie einen sorgenfreien Lebensabend zu schaffen, ist auch ein Werk, das nicht jeder vollbringt. Es scheitert oft daran, daß nicht die richtigen Mittel angewandt werden. Dabei kennt unsere Zeit in der Lebensversicherung ein zweckmäßiges Mittel. Mit angemessenen Beträgen sichert man sich durch sie ein Kapital, das dann im 60. oder 65. Lebensjahr oder auch früher zur Verfügung steht. Wenn man in diesem Alter seinen Arbeitsplatz im Wirtschaftsleben räumen muß, welche Aussichten eröffnen sich noch, welche Ziele lassen sich dann noch mit diesem Kapital verwirklichen!

Zur Jahreswende — Freude spenden!
Auto, Kameras, wertvolle Musikinstrumente, Teppiche, beste Textilien und vieles andere mehr bilden die schönen Preise der diesjährigen Neujahrsbitte.
Beteilige dich!

Set im Ergebnis völlige Zinsfreiheit für etwa 38 Jahre. Lediglich eine mäßige Tilgung (von 1 v. H. bei höherem Einkommen 2 v. H.) ist von Anfang an zu entrichten.

Die neuen Erleichterungen geben nunmehr die Möglichkeit, durchweg Kleinsiedlungen zu errichten, die den verschiedenartigen Bedürfnissen und Wohnsitten der beteiligten Volksteile und den örtlichen Gepflogenheiten angepaßt sind. Dabei sind die Lasten doch so niedrig zu halten, daß sie auch für sehr gering bemittelte Volksgenossen und für kinderreiche Familien tragbar sind. Weiter ist durch die Gewährung von Zusage darlehens schon bei drei — statt bisher vier — Kindern, sichergestellt, daß das erstrebenswerte Ziel der Vierraumwohnung für die Volkfamilie in allen Fällen erreicht werden kann.

Die Handhabung der Verkehrskontrolle

Verkehrsstrafen nur durch uniformierte Polizei.

Der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei hat bekanntlich verschärfte Maßnahmen zur Hebung der Verkehrsbüßzivil angeordnet. Im Zuge dieser Maßnahmen führen Polizeibeamte in Zivil Verkehrskontrollen durch, und die Verkehrsteilnehmer müssen immer wieder damit rechnen, durch in Zivilkleidung befindliche Polizeibeamte angehalten und befehrt zu werden.

In diesem Zusammenhang wird nochmals darauf hingewiesen, daß Polizeibeamte in Zivil bei der Ausübung von Verkehrskontrollen sich durch den vorgeschriebenen mit Dienststempel versehenen Anhaltstab mit dem bekannten Polizeihohheitszeichen und erforderlichenfalls durch ihren Dienstausweis auszuweisen haben. Polizeibeamte in Zivil erteilen keine gebührenpflichtigen Verwarnungen oder sonstige Strafmaßnahmen, sondern sie befehlen die Verkehrsteilnehmer an Ort und Stelle über die Verkehrsverordnungen und erstatten erforderlichenfalls Strafanzeige.