

Tagesgespräch

Nichts, was groß ist auf dieser Welt, ist den Menschen geschenkt worden. Auch die Erhebung eines Volkes wird nicht leichtem Willen, auch sie ist innerlich errungen worden. Adolf Hitler.

Gesteigerter Verkehr

Jahresberichte der deutschen Verkehrsunternehmen Die Leistungen auf dem Gebiete des Verkehrs waren, wie die Berichte der am Verkehr beteiligten großen Unternehmen aufweisen, im vergangenen Jahre gewaltig und zeugen von dem großen Aufstiege, den das Verkehrsweien und das deutsche Wirtschaftswesen im Jahre 1938 zu verzeichnen hatten.

Größerer Reichsbahnverkehr gegenüber 1937

Die beiden weltgeschichtlichen Ereignisse 1938, die Eingliederung der Tschechien und des Sudetenlandes in den Verband des Deutschen Reiches, haben der Entwicklung der deutschen Reichsbahn im Jahre 1938 weitgehend das Gepräge gegeben. Auch der schließliche Ausbau der deutschen Westbahnstrecken stellte die Reichsbahn vor einzigartige Aufgaben, die nur unter Anspannung aller Kräfte gemeistert werden können. Im Altschienenverkehr lagen die Verkehrs- und Betriebsleistungen der Reichsbahn auch im Jahre 1938 über denen des Vorjahres. Beispielsweise haben sich im Reiseverkehr die Personenzugleistungen gegenüber 1937 um rund 8 v. H. und im Güterverkehr die Tarifsonnenkilometer um rund 11 v. H. erhöht. Im Personen- und Güterverkehr konnte 1938 im Altschienenverkehr mit einer Zunahme von rund 1200 Mill. WM. gerechnet werden, das sind rund 55 v. H. mehr als 1937. Der Altschienenverkehr brachte eine Steigerung um rund 5 v. H. Nicht entbehrend gestiegen sind die Einnahmen, das hat seinen Grund einmal in den allgemeinen Tarifsteigerungen in den Altschienen und den vielfältigen Anpassungsmaßnahmen, die die Reichsbahn in Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben durchgeführt hat, zum anderen in der Verkehrssteigerung, die den Kraftwagen immer mehr zum Beförderungsmittel für die Massen führt. Wie bereits im Vorjahr, werden auch diesmal die Mehrerträge durch die gegenüber dem vorigen Jahr wesentlich erhöhte Mehrerlösaufwendungen verzehrt.

Der deutschen Wirtschaft sind 1938 insgesamt rund 1,7 Milliarden WM für Beschaffungen, Lieferungen und sonstige Aufträge zugeflossen. Dieser Betrag wies sich in den kommenden Jahren durch die Eingliederung der Ostmark- und der Sudetenlandbahnen noch erheblich erhöhen. Für die großen Aufgaben, die die Reichsbahn in den kommenden Jahren zu erfüllen hat, wird es nötig sein, wie es in dem Bericht heißt, den Kapitalmarkt in Anspruch zu nehmen, da die großen Vorhaben nicht allein aus eigenen Mitteln finanziert werden können.

Wichtiger Gewinn an Seeverkehrsstraßen

Das Reichsverkehrsministerium gibt einen Jahresüberblick über die verkehrspolitischen Maßnahmen auf dem Gebiete des Wasserstraßen- und Seeverkehrs sowie des Kraftverkehrs. Als das hervorragendste Ereignis des Jahres 1938 wird die Inbetriebnahme des Mittelatlantikalids bezeichnet. Das Jahr 1938 hat ferner der deutschen Binnenverkehr eine wichtige Erweiterung an Verkehrsstraßen gebracht, das durch die Gebietsveränderungen ein namhafter Teil des Donauschiffahrtsweges (350 Kilometer), ein erheblicher Teil der Elbe mit wichtigen Nebenflüssen und schließlich das ganze Oderstromgebiet zum deutschen Verkehrsnetz getreten sind.

Bei der deutschen Seeschifffahrt stieg allgemein der Anteil der deutschen Flagge an den Transporten von und nach Deutschland. Zum erstenmal seit 1932 hat die deutsche Handelsflotte tonnungsgemäß die Viermillionengrenze überschritten.

Beim Kraft- und Straßenverkehr wird darauf hingewiesen, daß die Gesamtzahl aller Kraftfahrzeuge ohne Oesterreich und Sudetenland von 2,95 Millionen auf 3,37 Millionen gestiegen ist. Die Motorisierung des Verkehrs in Oesterreich und im Sudetenland, die gegenüber dem Altschienenverkehr nach weit zurückliegt, bedarf härtester Förderung.

Anwachsender Verkehr auf der Autobahn

Auch über die Leistungen der Reichsautobahnen liegt ein Geschäftsbericht für das Jahr 1938 vor. 3082 Kilometer Reichsautobahnen stehen dem öffentlichen Verkehr bereits zur Verfügung. Weitere 1450 Kilometer waren 1938 im Bau. Zu erwähnen ist, daß im Jahre 1938 der erste Reichsautobahnstrecke, der Engelbergerstamm, zwischen Smitzgrün und Heilbrunn dem Verkehr übergeben wurde.

Es war ein hartes Anzeichen des Verkehrs zu verzeichnen, das wurden bei Verkehrszählungen in der Nähe von Köln auf der Reichsautobahn im Juli 1938 täglich durchschnittlich 9000 Fahrzeuge und an verschiedenen Stellen im Reich am Wochenende sogar 15 000 bis 18 000 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden gezählt. Auf der Strecke Leipzig-Köln ist der Verkehr im ersten Halbjahre 1938 gegenüber dem Vorjahr um mehr als 60 v. H. gestiegen.

Englische Presse macht in „Sensation“

Deutsche Flottenforderungen berechtigt - Freundschaftliche Verhandlungen in London

In der ausländischen Presse sind die deutsch-englischen Flottenverhandlungen zum Anlaß für unzählige politische und marine-technische Mutmaßungen gemacht worden, die von keiner Sachkenntnis getrieben sind. Die Verhandlungen werden zur Zeit in London zwischen deutschen und englischen Marinefachverständigen geführt und beziehen sich auf die Höhe der U-Boot-Tonnage Deutschlands innerhalb der 35 Prozent der Gesamttonnage der deutschen Kriegsmarine gegenüber der britischen Marine und zweitens auf den Bau von 10 000-Tonnen-Kreuzern mit 20,3-Zentimeter-Geschützen. Eine amtliche Mitteilung steht noch bevor.

Einige englische Blätter haben nun davon gefaselt, daß durch die Forderungen, die Deutschland in den schwebenden Verhandlungen stelle, eine Bedrohung der englischen Seeinteressen im Mittelmeer erfolge, und daß die Hoffnungen, die man seinerzeit an das deutsch-englische Flottenabkommen geknüpft habe, durch die deutschen Forderungen zerstört würden.

Im „Daily Telegraph“ findet man sogar die fernsinnige Behauptung, daß Deutschland durch den Bau neuer Typen von U-Booten die englischen Schiffsabteilungen in der Nordsee, im Atlantischen Ozean und im Mittelmeer zu bedrohen beabsichtige. Auch gewisse französische Zeitungen behaupten, daß der Bau neuer deutscher U-Boote das Ziel verfolge, zusammen mit der italienischen U-Boot-Flotte die englischen Interessen im Mittelmeer zu bedrohen. Ein französisches Blatt sieht einen neuen Nahrungswertlauf voraus, und ein englisches Blatt meint, daß England nunmehr einen beschleunigten Bau von Zerstörern durchführen müsse.

Die englischen und französischen Pressemeldungen sind ein neues Störungsmoment, besonders im Hinblick auf die bevorstehende Reise Chamberlains nach Rom. Die Londoner Verhandlungen sind keineswegs eine Sensation, denn Deutschland hat in den deutsch-englischen Verhandlungen nur Forderungen gestellt, zu denen ihm ein voller Rechtsanspruch aus dem Flottenabkommen von 1935 sowie dem Zusatzabkommen von 1937 zur Seite steht.

Die deutschen Forderungen richten sich gegen keinen Staat, sie dienen nur den Interessen der deutschen Landesverteidigung und Seegerettung. Der deutsche Rechtsanspruch fußt darauf, daß Deutschland nach dem Abkommen von 1935 das Recht hat, U-Boote bis zu 100 v. H. der britischen Tonnage zu bauen, ohne jedoch dabei 35 v. H. der Gesamttonnage der Kriegsmarine des britischen Reiches zu überschreiten. Deutschland hat sich in dem Abkommen von 1935 verpflichtet, über 45 v. H. der U-Boot-Tonnage innerhalb der 35 v. H. der Gesamttonnage nicht hinauszugehen.

Es war aber zwischen Deutschland und England vereinbart worden, daß, wenn Deutschland gezwungen sei, seine U-Boot-Tonnage zu erhöhen, freundschaftliche Verhandlungen mit England darüber geführt werden sollten.

Deutschland hatte auch zunächst darauf verzichtet, von den geplanten 10 000-Tonnen-Kreuzern den vierten und fünften zu bauen. Nachdem nunmehr aber zwingende Gründe vorliegen, ist England zu freundschaftlichen Verhandlungen über eine Erhöhung der deutschen U-Boot-Tonnage und den Bau eines vierten oder fünften 10 000-Tonnen-Kreuzers eingeladen worden. Die englische Regierung ist dieser Einladung gefolgt. Die Entscheidung, die Deutschland trifft, wird der englischen Regierung mitgeteilt werden.

Londoner „Rebellen“ gaben nach

Chamberlain deckt Gore-Bellisha. — Ueberraschendes Ende der Londoner Kabinetts-„Revolte“.

Der englische Ministerpräsident Chamberlain hat dem Kriegsminister Gore-Bellisha sein Vertrauen ausgesprochen und erklärt, daß er über die Kritik an einem Mann, der seine Aufgabe mit solcher Energie durchführe, sehr erstaunt sei. Damit hat die sogenannte Londoner Kabinetts-„revolte“ ein schnelles Ende gefunden. Denn vier von den fünf jüngeren Ministern des Londoner Kabinetts haben nunmehr dem Ministerpräsidenten ihr Bedauern über die Vorfälle ausgedrückt und erklärt, daß sie ihre Kritik nicht aufrecht erhielten. Der einzige Unversöhnliche ist der Unterstaatssekretär Hudson. Sein Verbleiben im Kabinetts erscheint zweifelhaft.

Der Sarg in der Downingstreet

Seltene Arbeitslosen demonstration in London

In der Downingstreet in London, vor dem Hause des britischen Premierministers, kam es zu einer aufsehenerregenden Demonstration. Eine größere Menge von Arbeitslosen vertriebte, einen schwarzen Sarg, der in weißer Farbe eine weithin sichtbare Aufschrift trug, in das Haus des Premierministers zu tragen. Im Sarg lag ein zusammengerollter Regenschirm.

Trotz mehrfachen Läutens wurde den Arbeitslosen im Hause des Premierministers nicht geöffnet. Inzwischen wurde die Polizei herbeigerufen. Zwischen den Polizisten und den Arbeitslosen entbrannte nun ein harter Kampf um den Sarg. Erst nach einem längeren Kampf gelang es der Polizei, der immer zahlreicher werdenden Menge von Arbeitslosen den Sarg zu entreißen. Die Polizei lud daraufhin den Sarg wieder auf den bereitstehenden Kraftwagen auf. Kaum war dies geschehen, als die Arbeitslosen den Kraftwagen stürmten und den Sarg wieder abgaben, worauf die Polizei den Sarg wieder ihrerseits von neuem den Arbeitslosen entriß.

Schließlich wurde von einer Abordnung der Demonstranten im Hause des Premierministers ein Brief abgegeben, in dem es hieß, daß dieser Sarg symbolisch für den Zustand der britischen Wirtschaft und für das Schicksal der Männer, Frauen und Kinder sei, die vom Hunger in das Grab gerrieben worden seien. Vor allen Dingen wird darauf hingewiesen, daß trotz aller drückender Notstände und wiederholter Forderungen in Großbritannien noch immer keine Winterhilfe für die Arbeitslosen gezahlt werde.

Roter Kreuzer in Gibraltar interniert

Rücktransport der Piratenschatz nach Valencia?

Das englische Kreuzerbüro meldet aus Gibraltar, es stehe „fest endgültig“ fest, daß der spanische Zerstörer „Jose Luis Diaz“ und seine Mannschaft als Vorsichtsmaßnahme interniert werden würden. Auf einer amtlichen Mitteilung sei allerdings nicht zu rechnen, doch beginne man bereits, die Munition von Bord zu schaffen.

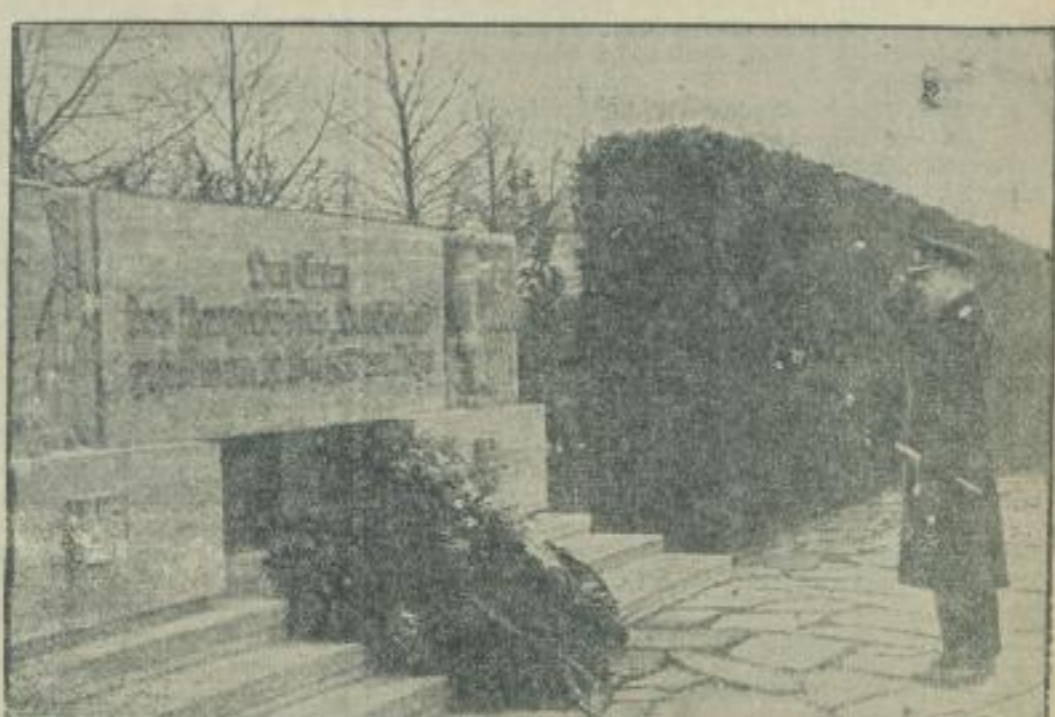
Wie verlautet, so schreibt Kreuzer weiter, werde aber die Mannschaft in Kürze freigelassen und an Bord eines britischen Zerstörers nach Almeria oder Valencia gebracht werden.



Dalabiers Besuch auf Korsika. Links: Der französische Ministerpräsident, der mit großen Ovationen auf der Insel empfangen wurde, sieht die Schönheitkönigin von Korsika. — Rechts: Der herzliche Empfang Dalabiers in Bastia. (Bildtelegramm Weltbild-Wagenborg.)



Auch in Wien sind jetzt die grauen Glücksmänner. Zum erstenmal sah man in diesen Tagen auch im Stadtgebiet von Wien die grauen Glücksmänner, wo ihre Lose gleich in den ersten Tagen schon sehr begehrt waren. (Weltbild-Wagenborg - R.)



Das nationale Spanien ehrte die Gefallenen der „Deutschland“ waren, einen Kranz. Der Kommandant des Schiffes, Kapitän zur See Beneder, legte diesen Kranz jetzt am Denkmal der „Deutschland“ in Wilhelmshaven nieder. (Weltbild-Wagenborg-R.)