

Der Steinarbeiter

Zeitschrift des Deutschen Steinarbeiter-Verbandes

Schriftleitung und Versandstelle: Berlin W 9, Königin-Augusta-Straße 12 (Hinterhaus)
Fernruf Lügow 5583/84 / Erscheint wöchentlich / Bezugspreis: Vierteljährlich 2,50 RM.
Bestellungen nur durch die Post / Kreuzbandsendungen und Postüberweisungen durch unsere
Versandstelle finden nicht statt



Anzeigengebühr: Die 6 gespaltene mm-Zeile — 25 RM. / Aufnahme nur bei vorheriger
Gebührencinsendung auf Postfach Berlin W 9 Nr. 10557: Deutscher Steinarbeiter-
Verband, Berlin W 9, Königin-Augusta-Straße 12 (Hinterhaus) / Blattschluß ist
Sonnabends vormittags

37. Jahrgang

Berlin, den 23. September 1933

Nummer 38

Reinhold Muchow

Der stellvertretende Leiter der NSBD., Leiter des Organisationsamtes der Deutschen Arbeitsfront, Mitglied des Kleinen und Großen Konvents, Reinhold Muchow, ist am 11. September, abends, in Bacharach a. Rhein infolge eines tragischen Unglücksfalles schwer verwundet worden und am 12. September, früh 4 Uhr, der Verletzung erlegen.

Muchow hatte sich mit einigen Freunden, darunter dem Sturm-
bannführer Willi Mähling, in der Pfalzgrafenschänke in Bacharach
zum Abendbrot niedergelassen. Nach dem Abendbrot stand Mähling, der
Muchow gegenüber saß, auf, um sich zu verabschieden. Als er sein Koppel
umschnallte, schlug der daran befindliche Revolver gegen den Tisch. Es löste
sich ein Schuß, der Muchow in den Leib
traf. Mähling riß, ehe ihn jemand
daran hindern konnte, seinen Revolver
heraus und jagte sich zwei Schüsse in
den Kopf. Er war sofort tot. Muchow
wurde schwerverletzt in das Binger
Krankenhaus gebracht, wo er am
12. September, früh 4 Uhr, gestorben ist.
Mit ihm verliert die Deutsche Arbeits-
front einen ihrer begabtesten Führer.

Mit Reinhold Muchow ist ein
Mann aus dem Leben geschieden, dessen
Name in den Annalen der National-
sozialistischen Deutschen Arbeiter-
Partei, insbesondere aber der Natio-
nalsozialistischen Betriebszellen-Orga-
nisation nie erlöschen wird.

Wenn in den letzten Jahren in den
Kreisen der marxistischen Gewerkschafts-
sekretäre die Vorahnung der baldigen
Götterdämmerung immer festere Ge-
stalt angenommen hat, so hat dazu mi-
in erster Reihe sein stilles, aber um so
konsequenteres und zäheres Wirken
beigetragen.

Daß die marxistisch beherrschten Be-
legschaften der deutschen Betriebe in so
fabelhaft kurzer Zeit der marxistischen

Lehre zu einem großen Teile entfremdet werden konnten, ist seinem her-
vorragenden Organisationstalent zu verdanken.

Wenn in den Betrieben der nationalsozialistische Gedanke immer mehr
sich verbreitete, so hat er mit seiner Feder erheblich dazu beigetragen, in-
dem er seit Frühjahr 1931 die heute weltbekannt gewordene Zeitschrift
„Das Arbeitertum“ gründete, herausgab und mit seinen in der
ihm eigenen klaren, leichtverständlichen Sprache und durch und durch von
nationalsozialistischem Geiste getränkten Artikeln bereicherte.

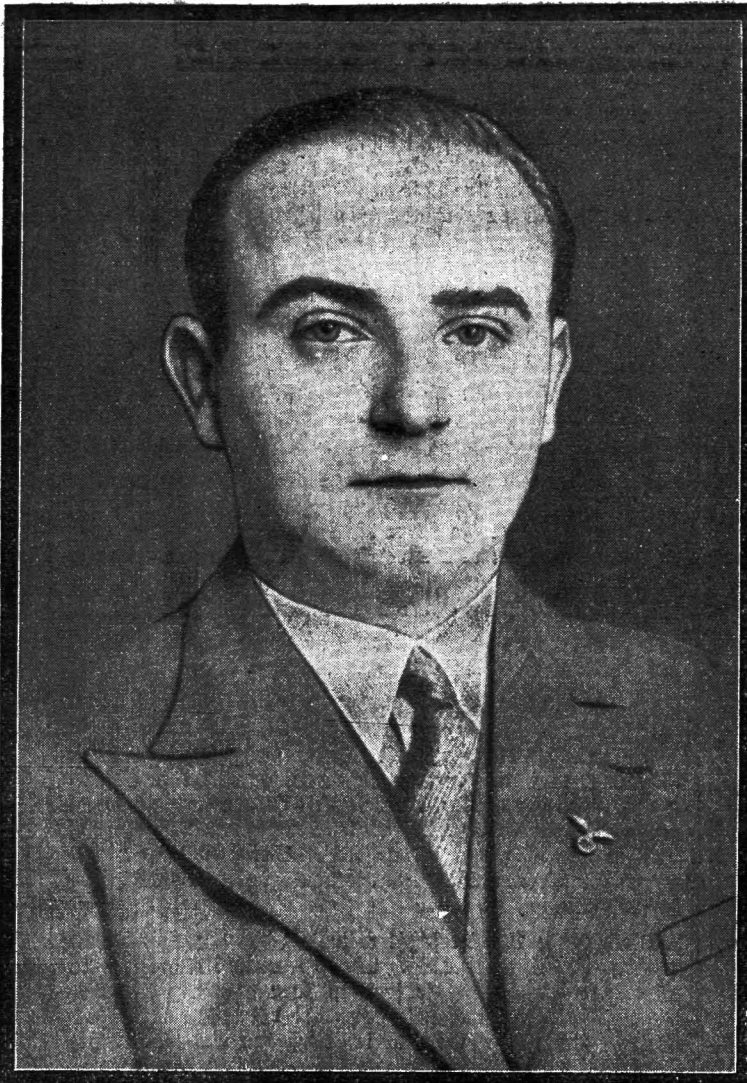
Wenn die NSBD.-Männer in den Betrieben mit immer schärferen
Argumenten gegen die marxistischen Lügen und Verleumdungen auf-
getreten sind, so hat ihnen Muchow
durch den von ihm herausgegebenen
„Informationsdienst“ und
„Der Betrieb“ die notwendige
Schulung vermittelt.

Wenn am 2. Mai 1933 der riesen-
hafte Apparat der marxistischen Ge-
werkschaften mit einem Schlag in un-
sere Hand gekommen ist, so war es
möglich, weil Muchow diese, die
ganze Welt aufrüttelnde Aktion so
mustergültig vorbereitet hatte.

Das aber ist es, was ihn uns be-
sonders wertvoll gemacht hat:

Er ist in der Öffentlichkeit nie her-
vorgetreten. Hatte er etwas Neues
vor, dann verschloß er sich allem,
arbeitete still für sich seine Pläne aus
— und sie waren immer gut.

Uns kampfgeübten, hartgewor-
denen NSBD.-Leuten ist ein tiefes
Weh geworden mit seinem Heimgang.
Wir trauern in unserem Herzen —
aber wir geloben zugleich, unseren
Reinhold Muchow uns immer-
dar als leuchtendes Beispiel treuer
Pflichterfüllung und leidenschaftlicher
Treue zum Führer vor Augen zu
halten.



**Der Geist, für den Reinhold Muchow kämpfte, wied auch diejenigen weiter-
beleben, denen die Aufgabe zufällt, sein Werk zu vollenden!**

Der deutsche Arbeiter und die deutsche Wirtschaft

Trotz der ergangenen Anordnungen über die Einhaltung des Wirtschaftsfriedens sind immer noch Fälle zu vermerken, die als Wirtschaftssabotage zu bezeichnen sind. Um gerecht zu sein: Beteiligt sind hieran sowohl Arbeiter als auch Unternehmer! Denn es ist nicht nur Sabotage, wenn ein über-eifriger Arbeiter ohne Kenntnis der tatsächlichen Zusammenhänge in das feine Zahnrad der Volkswirtschaft hineingreift und Unordnung schafft — auch die Nichteinhaltung von Lohnverträgen, Urlaubsvereinbarungen usw. seitens der Unternehmer verdient keinen besseren Namen.

Beides: die **Volkskraft**, verkörpert durch den deutschen Arbeiter und das **Volksgut**, verwaltet von der deutschen Wirtschaft, gehört zusammen und ist weder durch sophistische Klugeleien noch durch brutale Gewaltmaßnahmen zu trennen. Noch mehr: Beides ist unlöslich miteinander verbunden und jeder erleidet Schaden, wenn eine Trennung, ein Nebeneinanderarbeiten oder gar eine feindliche Gegenüberstellung versucht wird.

Eigentlich müßte dies jedem deutschen [..]lassenden Menschen ohne weiteres einleuchten. Auf der anderen Seite muß man aber berücksichtigen, daß jahrzehntelang das Gegenteil gepredigt wurde und daß infolge dessen eine ungeheure Aufklärungsarbeit zu leisten ist, um diesen volkszerstörenden Irrtum der letzten Jahrzehnte endgültig zu beseitigen.

Man muß, um das Für und Wider richtig beurteilen zu können, auf diese Entwicklung zurückgreifen; man muß als abschreckendes Beispiel den Weg hell erleuchten, den unser Volk gegangen ist und der zur Zerstörung des deutschen Volksgutes führte.

Im liberalistisch-kapitalistisch-marginalistischen System war es höchste Weisheit, die Volkskraft, also den deutschen Arbeiter, vom Volksgut, also der deutschen Wirtschaft zu trennen. Es war ausgekochte, jüdische Weisheit, die nur ein Ziel sehr folgerichtig sah: Durch Trennung der Andern komme ich am schnellsten zum Siege!

Man stellte Arbeiterschaft und Unternehmerschaft als zwei Begriffe hin, die sich nie vertragen könnten, die wie Wasser und Feuer zu einander ständen, für die es eine Freundschaft einfach nicht gäbe! Wie alles, was das alte System tat, war auch hier jeder Gedanke und jede Handlung auf Zerstörung eingestellt, um im Trüben um so besser fischen zu können.

Es ist ein Naturgesetz und es wird Naturgesetz bleiben, daß **Volkskraft und Volksgut eine Einheit darstellen**. Und deshalb war es ein unverzeihliches Verbrechen der Führerschaft — sowohl beim Arbeiter als auch beim Unternehmer — eine unlösliche Einheit aus ganz bestimmten und sehr durchsichtigen Gründen zu zwei sich bekämpfenden Feinden umzukonstruieren.

Es lag im Interesse dieser „Führerschaft“, die natürliche Einheit zu zerschlagen, denn jede aus dieser widersinnigen Zerstörung hervorgegangene neue Interessengruppe schuf ja neue „Führer-“ und „Syndicat“-Stellen! Und dieser Futterkripenpolitik zuliebe wurde der einzig mögliche Weg des Zusammenmarschierens verlassen. Man machte unser Vaterland zum Kampfplatz aller gegen alle und verkündete stolz große „Siege“, die schon den Keim zur folgenden Niederlage in sich trugen.

Wirtschaftskampf! Das war die große Parole! Es gibt in der Wirtschaft nur einen berechtigten Kampf: **Den Kampf gegen die Unzulänglichkeit der vorhandenen Mittel, um das große Kampfziel, die Versorgung unseres Volkes mit allen lebensnotwendigen Gütern sicherzustellen, zu erreichen!**

In diesem Kampf müssen alle Kombattanten zusammenhalten. Ein Kampf der einzelnen Wirtschaftstruppen untereinander und gegeneinander rückt das Kampfziel in unerreichtbare Ferne und führt zur Selbstauflösung der Kampfeinheit, d. h. des schaffenden Volkes.

Hieraus geht klar hervor, daß Streiks und Aussperrungen zu vergleichen sind mit dem Bruderkampf der eigenen Regimenter untereinander. Wer es fertig bekommt, in einem solchen selbstmörderischen Kampf Siege oder Sieger zu proklamieren, ist ein verbrecherischer Narr.

Hatte denn die Arbeiterschaft gesiegt, wenn sie nach wochenlangem Streik wirklich drei Pfennig pro Stunde mehr bekam?

Die Antwort ist sehr leicht: Erstens bewirkten diese Streikwochen eine lang anhaltende Notlage infolge Verschuldung, und zweitens wurden die errungenen Lohnvorteile illusorisch gemacht durch die sofort folgenden Preiserhöhungen.

Dasselbe kann man feststellen, wenn die Unternehmer einen „Sieg“ durch Aussperrung errangen: Unproduktive Stilllegung des Werkes, Verlust der Kundschaft, Gewinnverlust in der Jahresbilanz usw. In jedem Fall waren beide Teile die Geschädigten, denn in jedem Fall war ein Verlust an Volksgut festzustellen.

Man saßt sich an den Kopf und fragt: warum also dieser völlig sinnlose Kampf innerhalb einer in allen ihren Teilen zusammengehörenden Kampfeinheit? In diesem Kampf können doch die Glieder der Kampfeinheit kein Interesse haben, weil sie ja Selbstmord begehen.

Wer ist also der Organisator des Bruderkampfes im deutschen Wirtschaftsleben gewesen? Es ist ein Verdienst der nationalsozialistischen Bewegung, die Frage nach diesem Organisator der Hölle geklärt zu haben.

Ein blutsverwandter Mitkämpfer konnte niemals den Irrsinn dieses Kampfes propagieren. Es bleibt also nur die Möglichkeit, daß ein blutsfremder Mitbewohner unseres Vaterlandes aus haßerfülltem Gehirn diesen teuflischen Gedanken in eine Idee formte und es verstand, sie dem deutschen schaffenden Menschen schmachhaft zu machen. Unser Kampf gegen den jüdischen Marginalismus war und bleibt also

berechtigt, weil der Selbsterhaltungstrieb eines gesunden Volkes diesen Kampf einem Propheten der Geschichte ins Herz hineindickte. Der Führer sah die Not des deutschen Volkes, und er folgte der Stimme der Vorsehung, die ihn zwang, den Kampf als einzelnen gegen millionenfache Unvernunft und Verführung aufzunehmen.

Es galt vor allem, die beiden Mißgeburten des sogenannten „Wirtschaftskampfes“ marginalistischer Färbung zu beseitigen: Den Klassenkampf der Arbeiterschaft und den Standesbünkel des bürgerlichen Unternehmertums. Die Beseitigung dieser beiden im Leben eines Volkes als unanständig zu bezeichnenden Begriffe war die Voraussetzung für die Einigung eines ganzen Volkes und konnte allein Grundlage werden für eine Wirtschaftsordnung gesunder und vernünftiger Art.

Nach deutschem Denken ist **Volkskraft und Volksgut** ein Begriff, ein für allemal auf Gedeih und Verderb miteinander verbunden. Hieraus erhebt sich, daß Arbeiter und Unternehmer nicht Gegner sein können, sondern in einer Kampfformation als Kämpfer für ein Ziel marschieren müssen. Allerdings müssen sich beide — der Arbeiter und der Unternehmer — im Denken umstellen und altes Gedankengut über Bord werfen! Der Unternehmer muß wissen, daß es nicht Aufgabe seines Daseins ist, Vermögenswerte gedankenlos zu sammeln, um sich eigennützig alle Genüsse dieser Welt zu verschaffen, sondern daß es der tiefste Sinn jedes Besitzes ist, Verpflichtungen der Allgemeinheit gegenüber zu erfüllen, also durch den Besitz und durch das Vermögen neues Volksgut in Gemeinschaft mit der Volkskraft zu schaffen. Und der Arbeiter muß wissen, daß er kein Recht dazu hat, ein gedankenloses Proletenleben zu führen, sondern daß ihn das eherner Naturgesetz der Volksgemeinschaft dazu verpflichtet, seine Arbeitskraft für das Wohlergehen seines Volkes freudig einzusetzen. Erst nach dieser gedanklichen Umstellung der beiden Heeresjahren der deutschen Wirtschaft kann der Aufbau einer gesunden deutschen Volkswirtschaft in Angriff genommen werden. Erst unter dem Zeichen der unbedingten Volksgemeinschaft ist eine Mehrung des Volksvermögens zu erwarten, erst dann wird ein ständiges Blühen der Volkswirtschaft zu verzeichnen sein. Jeder einzelne Deutsche muß daran interessiert sein, denn letzten Endes ist jeder schaffende deutsche Mensch Arbeiter und Unternehmer in einer Person. Alle erzeugen und verbrauchen zugleich, alle sind also Produzenten und Konsumenten.

Der deutsche Arbeiter ist also genau so Mitbesitzer des deutschen Volksvermögens wie der Unternehmer. Die gesunde und einzig denkbare Folgerung dieser Feststellung ist also, daß der Arbeiter nicht der Feind der deutschen Wirtschaft sein kann und sein darf, sondern ihr bester und treuester Mitarbeiter. Schädigt er die deutsche Wirtschaft, so schädigt er sich selbst.

Es kann festgestellt werden, daß der größte Teil der deutschen Arbeiterschaft die Richtigkeit dieses Denkens begriffen hat und bereit ist, im Sinne dieses neuen Denkens am Aufbau der deutschen Wirtschaft mitzuhelfen. Die deutsche Arbeiterschaft vertraut dem Führer und glaubt an seine Mission, die Volksgemeinschaft zu verwirklichen. Und weil sie dieses Vertrauen und diesen Glauben hat, erwartet sie von der in der gleichen Kampffront marschierenden Heeresjähre der Unternehmerschaft, daß die in dieser Heeresjähre noch vorhandenen Saboteure, Verräter und Schänder des Aufbauswillens unseres Führers rückhaltlos unschädlich gemacht werden. Es darf in den Reihen der Deutschen Arbeitsfront keinen Verräter und Saboteur mehr geben. Die Notwendigkeit, unser Volk wirtschaftlich gesunden zu lassen, ist so dringlich, daß jeder ehrliche Mitkämpfer verpflichtet ist, Saboteure dieser Notwendigkeit kaltzustellen.

Noch eins wäre festzustellen: Sabotiert ein Arbeiter durch unberechtigte und unüberlegte Eingriffe seine eigene deutsche Wirtschaft, so kann man dies immer noch begreiflich finden, weil dem Arbeiter bis heute die Möglichkeit versperrt war, zu lernen und um alle wirtschaftlichen Zusammenhänge zu wissen.

Unentschuldigbar ist dagegen, wenn ein Unternehmer den deutschen Aufbau unterminiert, denn zum allergrößten Teil hat ihm Schulung und Ausbildung ermöglicht, tiefer zu blicken und die Schädlichkeit sabotierender Eingriffe zu erkennen.

Die deutsche Arbeiterschaft wartet marschbereit auf die Meldung, daß die Unternehmerschule, gereinigt von allen schädigenden Elementen, ebenso bereit ist, den Angriffsbefehl gegen die deutsche Wirtschaftsnot auszuführen. Der Angriff muß zangenartig von beiden Heeresjahren zugleich unternommen werden, um die Not des deutschen Volkes endgültig zu erdrücken.

Die deutsche Arbeiterschaft weiß, daß das Angriffsziel erreichbar ist und daß der Sieg über die deutsche Not errungen wird. Das ist keine Utopie, sondern klare, auf Grund der bisherigen Erfolge genau auszurechnende Wirklichkeit. Brüderliche Kameradschaft, menschliches Verstehen und blutsmäßig begründetes Zusammengehörigkeitsgefühl sind die Voraussetzungen für den Endsieg.

Die deutsche Arbeiterschaft hat diese Eigenschaften und erwartet, daß sie in allen anderen Truppenteilen der Deutschen Arbeitsfront vorhanden sind. Dann kann in Gottes Namen der Befehl kommen:

**Ran an den Feind: Die deutsche Not!
Treu sein, heißt: Kämpfen bis in den Tod
Für Deutschland!!**

Pionetel,
Verbandsleiter des Deutschen Steinarbeiterverbandes.

Grundrissliches zum Straßenbau-Programm Adolf Hitlers

In allen Zeitungen, politischen Blättern, wie in Fachzeitungen, sind seit der Veröffentlichung der Pläne über die Autobahnen und des Straßenbauprogrammes derart viel Gedanken niedergelegt worden, die nicht immer den Kernpunkt dieses Problems betrafen. Viel Richtiges wurde in diesen Aufsätzen gesagt, doch auch manche abwegige Meinung, um nicht zu sagen falsche Äußerungen wurden veröffentlicht, die schließlich dahin führen mußten, daß keiner recht wußte, was eigentlich los war.

Diesem Zweck diente eine Zusammenkunft der gesamten Fachpresse am 14. September 1933, bei der der **Generalinspekteur für das deutsche Straßenbauwesen, Ing. Dr. Todt** in einem Referat den Zweck und die Ziele seiner Tätigkeit klarlegte.

Davon ausgehend, daß die heutigen Transportwege dem Verkehr nicht mehr genügen, daß unbedingt neue Möglichkeiten zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses gefunden werden müssen, hat man zunächst, um die Einheitlichkeit von vornherein zu gewährleisten, eine Instruktionsstelle geschaffen und mit dieser Aufgabe einen Fachmann, den Ing. Dr. Todt, beauftragt. Nicht erst jetzt hat sich die Regierung mit derartigen Plänen befaßt, bereits in den Jahren 1923 bis 1924 tauchten die ersten Ideen auf. Den weiteren Anstoß gab der Führer Adolf Hitler selbst, der auf seinen unendlich vielen Propagandafahrten durch Deutschland aus eigener Anschauung drei Millionen Kilometer deutsche Straßen kennenlernte, ihre Mängel erfuhr und damit den Anstoß zu einer grundlegenden Änderung und Verbesserung gab.

Meine Aufgaben, so fuhr der Generalinspekteur Ing. Dr. Todt weiter fort, teilen sich in zwei Aufgabengebiete:

Punkt 1: Schaffung der Autobahnen.

Punkt 2: Ausbau des deutschen Straßennetzes.

Punkt 1: **Warum Autobahnen?**

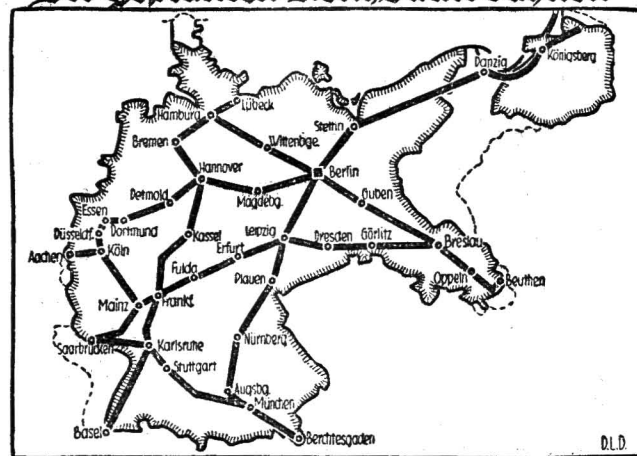
Die Entwicklung des Automobilmotors hat in den letzten Jahren eine derartige technische Durchbildung erfahren, daß die Leistungsfähigkeit eine bei weitem höhere sein könnte, wenn der Straßenbau gleichen Schritt gehalten hätte.

Die Entwicklung der Straße und die des Automobils passen nicht mehr zueinander.

Dieser Grundgedanke geht von folgender Erwägung aus: Die Leistung des Motors, die sich ja in der Fahrzeuggeschwindigkeit ausdrückt, kann nicht voll ausgenutzt werden, da die Straße in ihrer heutigen Bauart keine Erhöhung der Fahrzeuggeschwindigkeit ohne Gefahr für den Menschen zuläßt. Gewiß hat man dagegen kein Mittel unversucht gelassen. Man suchte zunächst nach Mitteln gegen die **Staubbelästigung** und fand sie auch. Man überzog die Straßendecke mit einer Asphaltdecke, versuchte diese und jene Silikate und hatte damit wenigstens einen Teilerfolg zu verzeichnen. Als störend empfand man dann die **Kurven**, deren **Abflachung** an vielen Stellen durch Umbau erreicht wurde. Durch die **Kantenüberhöhung** versuchte man auch die Lage des Fahrzeuges in der Kurve zu sichern. Durch **Umgehungsstraßen** wurde der Durchgangsverkehr aus den Ortschaften herausgenommen, man verbreiterte die Straßen von 5 auf 8 und 10 Meter. Durch diesen ewigen Umbau erreichte man wohl Verbesserungen, aber damit war dem Automobilverkehr nicht viel geholfen. Die Geschwindigkeit mußte immer in den Grenzen bleiben, damit die Sicherheit der Mitbenutzer der Landstraße erhalten blieb. Die im Juli dieses Jahres stattgefundenen Deutschlandfahrten über 2000 Kilometer hat ja in der Praxis bewiesen, welche Vorteile die „Nur-Auto-Straßen“ für den Kraftverkehr haben können, wenn dieses Verkehrsmittel vom übrigen Verkehr getrennt wird. **Alle die bisherigen Teillösungen mußten zu der Erkenntnis führen, daß diese Flickarbeit, denn um eine solche handelt es sich doch nur, hier nicht am Platze ist, daher völliger Neubau, daher Autobahnen.**

Noch ein weiterer Grundgedanke spielt aber hierbei eine wichtige Rolle, der der **Verkehrspolitik**. Ohne die Reichsbahn etwa abfällig kritisieren zu wollen, hat das Verkehrsinstrument — die Eisenbahn an sich — einen Mangel aufzuweisen, der in ihrer Begrenzung, an den Schienenweg gebunden zu sein, eine genügende Erklärung findet. Der Idealgedanke des „**Haus-in-Haus-Verkehrs**“ läßt sich durch das Instrument der Eisenbahn nur unvollständig lösen. Gewiß ist der Gleisanschluß eine Lösung, dessen Vorteil aber nur wenig zutage kommt. Die Lösung des sogenannten „**Behälterverkehrs**“ braucht immer noch den Kraftwagen als Vermittler zwischen Haus und Schiene. Selbst die neuesten technischen Ergebnisse der letzten Leipziger Herbstmesse — Eisenbahnwaggons auf eine Art von Rollböden durch den Kraftwagen über die Straße zu befördern — kann eben auch nur als ein Versuch angesehen werden, deren Durchführung

Die geplanten Reichsautobahnen



allein schon an der außergewöhnlich hohen Belastung der Straßenbedeckung scheitern muß. Hinzu kommt bei der Beförderung durch das Instrument der Eisenbahn der **Zeitverlust**, der naturnotwendig durch das mehrmalige Umladen des Frachtgutes eintreten muß. Trotz aller technischen Einrichtungen, welche die Eisenbahn in so zahlreicher und vielseitiger Form bietet, in dem Punkte des „Haus-in-Haus-Verkehrs“ besitzt die Eisenbahn keine Möglichkeit einer Bekämpfung — außer, indem sie sich selbst dieses Mittels bedient. In der richtigen Erkenntnis, daß die Eisenbahn die Konkurrenz des Kraftwagens nie beseitigen kann, hat man die Verwaltung der zu erbauenden Autobahnen der „Deutschen Reichsbahngesellschaft“ übertragen, die gleichzeitig den Ausbau sowie die Aufsicht in einer Hand vereinigt. Auf diese Weise ist der Kampf der Schienen gegen die Straße unmöglich gemacht. Beiden Teilen ist damit geholfen.

Die Anlage der Autobahnen.

Die Autobahnen erhalten zwei Fahrbahnen, von denen jede 7,50 Meter Breite aufweist. Zwischen beiden befindet sich ein 5 Meter breiter Streifen, der mit Anlagen gegen die Blendung entgegenkommender Fahrzeuge ausgestattet werden wird. Sämtliche Zufahrten werden kreuzungsfrei durch Rampen ausgeführt. Die Parallelführung dieser zwei Fahrbahnen braucht nicht immer nebeneinander in gleicher Höhe zu erfolgen. Oft wird sich eine Trennung beider Fahrbahnen notwendig machen, die im Gebirge zur Benutzung ganz verschiedener Täler führen kann. Auch das übereinanderlegen der Fahrbahn in verschiedener Höhenlage wird sich als notwendig erweisen und den Straßenbauer vor neue zu lösende Probleme stellen. Die Höchststeigung soll 8 Prozent nicht übersteigen, im Durchschnitt sind etwa 3—4 Prozent vorgezogen.

Das Mindeststraßennetz umfaßt, wie aus vorstehender Abbildung hervorgeht, etwa 6000 Kilometer, von denen im Jahre 1000 Kilometer fertiggestellt werden sollen. Auf 100 Kilometer Autobahnen rechnet man mit einer Beschäftigung von 10 000 bis 12 000 Arbeitern, so daß allein dieses Bauprogramm eine ganz bedeutende Zahl erwerbsloser Arbeiter in den Produktionsprozeß einschaltet. Bereits in diesem Monat beginnen die Bauarbeiten zur Autobahn Frankfurt—Heidelberg. Als zweite Autobahn wird die Strecke München—Reichenhall noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden. Der weitere Ausbau ist zur Zeit noch Verhandlungsobjekt. Eine Erweiterung des geplanten Netzes liegt selbstverständlich durchaus im Rahmen des Möglichen. Aber die Linienführung im einzelnen kann heute noch nichts Bestimmtes gesagt werden, alles muß erst das Ergebnis weiterer Untersuchungen sein.

Der Hinweis auf die **Wirtschaftlichkeit** ist gegeben, sobald nicht nur einzelne, zusammenhanglose Strecken, sondern das ganze Netz zur Verfügung steht. In diesem Zusammenhang kann gleichfalls betont werden, daß die Zunahme der Kraftfahrzeuge innerhalb weniger Jahre um das Doppelte keiner Phantasie entspringt, sondern durchaus realen Beobachtungen entspricht.

Punkt 2: Der Ausbau des übrigen Straßennetzes.

Als die zweite wichtige Aufgabe bezeichnet Ing. Dr. Todt den Ausbau und die Erneuerung des übrigen Straßennetzes in Deutschland. Auch hier gibt es zwei Probleme, die es zu lösen gilt.

Das erste ist die **Einheitlichkeit in der Verwaltung des Straßennetzes**. Das Gesetz vom 27. Juni hat ja bereits hierin den Anfang gemacht. Nur zu sehr haben wir das Dilemma in der Zuständigkeit in Straßenbau- und Verwaltungsfragen in Erinnerung. Der Staat, die Regierungspräsidenten, die Bezirksräte, die Städte, ja zum Teil die Gemeinden „machten“ in Straßenbau. Ohne Richtlinien, nach eigenem Ermessen und — nach eigener Kassenlage — wurde gebaut oder auch verbaut.

Schuld daran war allerdings auch das **Finanzgebaren** der zuständigen Behörden, das aber bereits das zweite wichtige Problem darstellt. Es fehlte an der Übersicht über die vorhandenen Geldmittel. Bewilligte Summen wurden so rasch wie möglich im Straßenbau untergebracht, ohne daß man die Gewißheit hatte, daß im folgenden Zeitraum gleichfalls Mittel zur Verfügung standen. Die einmalige Bewilligung von Geldmitteln konnte aber niemals zu einer organischen und wirtschaftlichen Verwendung im Straßenbau und Straßenerneuerungsprogramm führen. Die einheitliche, von einer Zentralstelle geleitete Verkehrspolitik fehlte eben. Für einen planmäßigen Ausbau muß die zur Verfügung stehende Summe auf mehrere Jahre im voraus bekannt sein, nur so läßt sich eine wirtschaftliche Verwendung der Finanzmittel erzielen.

Als meine weitere Aufgabe bezeichnete der Generalinspekteur Dr. Todt die Schaffung eines **neutralen Straßenbauforschungs-Instituts**. Den bereits vorhandenen Einrichtungen kann man eine vollständige neutrale Beurteilung in Straßenbaufragen nicht ohne weiteres nachsagen. Die Unterhaltung dieser Einrichtung wurde nicht vom Staate vorgenommen, sondern lag in den Händen von Industrie-Gruppen, die selbstverständlich nur ein Interesse an dem von ihnen hergestellten Werkstoff hatten und mit Hilfe dieser Institute eine Art Werbebüro verbanden. Auch hierin ist also eine Änderung unbedingt notwendig.

Die **Bauausführung** muß selbstverständlich in die Hände der **Privatindustrie** gelegt werden. Es erfolgt keine Bauausführung durch die Behörde. Mit dieser erfreulichen Feststellung wurde gleichzeitig das Thema der zu verwendenden Baustoffe angeschnitten.

Grundsätzlich, das betonte Dr. Todt ganz besonders, wird je der **Baustoff im Straßenbau Verwendung finden**. Leer, Asphalt, Bitumen, Naturstein, Kunststein und Beton werden ohne Bevorzugung eines der Baustoffe an der Stelle verwendet werden, wo sie die beste Bauausführung garantieren. Diese Feststellung soll gleich von vornherein jede Diskussion über die bevorzugte Behandlung von Baustoffen unterbinden.

Noch einige interessante Angaben fügt Ing. Dr. Todt hinzu. Die Autobahnen sowie der gesamte Straßenbau stellen nicht

allein den Straßenbauer vor neue Aufgaben. Mit ihm zusammen hat der Architekt neue Aufgaben zugewiesen bekommen. Eine Selbstverständlichkeit ist die Anpassung der Autobahnen an die Landschaft, die es nicht allein bei der Anlage zu berücksichtigen gilt. Der Bau von Tankstellen, die Errichtung von Übernachtungsstationen, der Bau von Anfahrtrampen gibt den Architekten neue Möglichkeiten, Landschaft und Technik in ein harmonisches Verhältnis zu bringen. Daneben wird auch der Gartenarchitekt seine Erfahrungen mit beizusteuern haben. Es ist nicht einerlei, wie die Bepflanzung des Trennstreifens zwischen den Fahrbahnen mit Rasen, Hecken, Büschen oder besonderen Pflanzen, deren Anbau auch im volkswirtschaftlichen Sinne zu vertreten ist — es sei hier einmal an die Anpflanzung gewisser Heilkräuter gedacht — zu erfolgen hat.

In diesem Zusammenhang muß auch die **Blendungsgefahr** entgegenkommender Automobile gestreift werden. Ist es in diesem Falle begrüßenswert, eine durchgängige Beleuchtung der Autobahnen durchzuführen, ändert man die Beleuchtungsanlage am Kraftwagen selbst ab, bevorzugt man eventuell eine bandartige Beleuchtung durch Seitenbestrahlung der Fahrbahn? Alles dieses sind Fragen, deren Lösung die Zukunft zu bringen hat.

Die einzige in Deutschland bereits bestehende Autobahn zwischen Köln und Bonn hat bereits heute ihren Wert als Versuchsobjekt bewiesen. Es haben sich Mängel herausgestellt, die bei dem Bau neuer Autobahnen vermieden werden können, also kann eine Versuchsstrecke zu wesentlichen Ersparnissen bei Neuanlagen führen.

Zum Schluß, so führte Ing. Dr. Todt noch aus, bedarf das Problem der Einführung der Autobahnen in die Großstädte umfangreicher Untersuchungen. Es darf nicht nur die Einführung in eine Großstadt berücksichtigt werden, es muß auch die Durchleitung durch diese Großstädte in praktischer Form erfolgen. Die Frage der Hindurchführung oder Umgehung ist heute ein noch zu lösendes Problem.

Die Aufgabe der Fachpresse, zu diesem Problem Stellung zu nehmen, das Sprachrohr der Fachleute zu sein, findet hier einen fruchtbaren Boden. Also **hurtig ans Werk**. Angefaßt und tapfer mitgearbeitet an diesem großen Werk unseres Führers **Adolf Hitler**, an das unser Volk verbindende Netz der **Autobahnen und Straßen!**

A. S o e r i c h, Verbandspressewart.

Sieben Monate Hitler-Regierung

Alle Industriestaaten der Welt standen in den letzten Jahren vor der einen großen Frage:

Wie beseitigen wir unsere Wirtschaftskrise und die damit verbundene Arbeitslosigkeit?

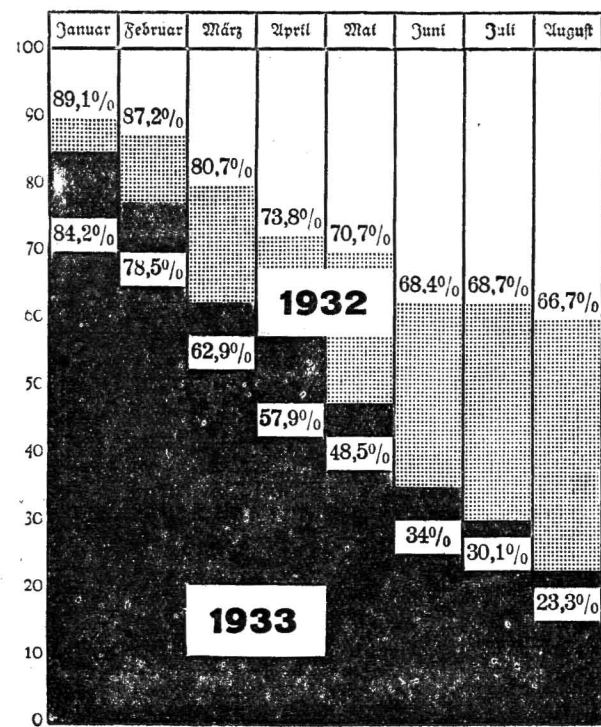
Es wurden Weltwirtschaftskonferenzen einberufen, die mit lendenlahmen Entschuldigungen endeten, daß man die sogenannte Weltwirtschaftskrise gemeinsam beheben müsse. In Genf wurde ein internationales Arbeitsamt im Rahmen des Völkerbundes gebildet, dem die Aufgabe gestellt wurde, die Lage des Weltmarktes zu prüfen und neue Wege zur Behebung der Arbeitslosigkeit auszuforschen. Eine Auswahl von Wirtschaftskennern aller Länder wurde dazu in dieses Amt berufen. Trotzdem nahm die Zahl der Arbeitslosen ständig zu.

Am 30. Januar 1933 wurde durch den Willen des Volkes und seines Reichspräsidenten in Deutschland ein Mann an die Spitze berufen, dem die Aufgabe zufiel, einen wirtschaftlichen Trümmerhaufen wieder aufzubauen. Ein Arbeitslosenheer von 6½ Millionen und eine in die internationale Trustwirtschaft hineingepeitschte Industrie waren die Bilanz eines verfehlten Wirtschaftssystems.

Reichskanzler **Adolf Hitler** unternahm den gigantischen Versuch, mit einer Handvoll Männer, dem gläubigen Vertrauen einiger Millionen Anhänger und Kämpfer und dem Vertrauen auf seine eigene Kraft die Arbeitslosigkeit zu beseitigen. Vom Volke forderte er dafür vier Jahre Zeit. Heute, nach sieben Monaten Hitler-Regierung, können wir feststellen, daß die Zahl der Arbeitslosen seit dem 30. Januar 1933 um weit über 2½ Millionen gefallen ist.

Den beispiellosen Erfolg und seine Auswirkungen für den Steinarbeiterverband zeigen die nachstehend aufgeführten Zahlenbilder:

Die Arbeitslosigkeit im Steinarbeiterverband 1932 u. 1933.



Gegenüber dem niedrigsten Stande des Jahres 1932 im Monat August ist ein weiterer Rückgang um 43,4 Proz. im Jahre zu verzeichnen. Interessant ist hierbei die Tatsache, daß der Prozentsatz der Arbeitslosen im Jahre 1933 auch in den Monaten weiter fällt, in denen der Prozentsatz infolge der schwächeren Konjunktur in den letzten Jahren bereits wieder im Ansteigen begriffen war.

Die einzelnen Bezirke der Landesarbeitsämter zeigen in der Arbeitslosigkeit im Jahre 1933 folgendes Bild:

Bezirk	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August
Ostpreußen	95,2	95,0	87,5	80,5	45,5	48,1	12,9	3,2
Schlesien	86,9	63,1	51,7	51,6	34,7	29,8	31,5	24,1
Brandenburg	82,1	80,0	77,6	65,7	61,4	52,0	23,4	19,9
Pommern	93,5	95,1	70,9	55,8	45,3	53,0	22,1	18,7
Nordmark	6,8	83,1	64,2	58,0	60,7	29,5	41,0	51,3
Niedersachsen	91,9	84,3	68,9	54,6	46,7	34,5	20,7	15,1
Westfalen	87,0	90,2	79,1	77,1	70,6	68,5	29,3	30,2
Rheinland	92,3	89,4	86,5	83,9	79,7	58,9	17,0	28,1
Hessen	77,1	80,5	73,2	68,3	48,0	47,3	38,6	22,3
Mitteldeutschland	81,7	82,8	66,3	66,2	57,1	56,0	43,5	28,0
Sachsen	83,0	78,0	50,5	37,1	32,3	19,8	20,3	6,9
Bayern	80,9	77,5	67,5	55,7	54,7	47,2	33,6	37,9
Südwestdeutschland	82,4	81,7	65,7	68,2	55,8	52,8	42,8	39,8

(Der kleine Prozentsatz der Arbeitslosen in Ostpreußen ist inzwischen ganz verschwunden.)

Für den Monat August melden folgende Ortsgruppen die vollständige Beseitigung der Arbeitslosigkeit der organisierten Steinarbeiter:

- Bezirk Ostpreußen: Königsberg, Stuhm.
- Bezirk Schlesien: Weißwasser.
- Bezirk Brandenburg: Templin, Wittenberg, Soldin, Lebusa.
- Bezirk Pommern: Loitz, Dramburg, Tempelburg, Eckernförde.
- Bezirk Nordmark: Gernsdorf.
- Bezirk Niedersachsen: Aderöben, Hämelschenburg.
- Bezirk Westfalen: Steinbergen, Remscheid.
- Bezirk Rheinland: Hamborn, Hochdahl.
- Bezirk Hessen: Eschenstruth, Fulda, Delveden.
- Bez. Mitteldeutschland: Jähtedt, Breitenborn, Oldisleben, Derenburg, Burg.
- Bezirk Sachsen: Schreiersgrün, Neumark, Hammerunterwiesenthal, Meerane.
- Bezirk Bayern: Rothenburg, Kalteneck, Oberriedenberg, Roth, Ulm.
- Bez. Südwestdeutschland: Geroldshausen.

Hg. Reinhold Muchow

Leiter des Organisationsamtes der Deutschen Arbeitsfront und stellvertretender NSDAP-Leiter.

Er wurde am 21. Dezember 1905 als Sohn eines Schriftsetzers in Berlin geboren. Vom 6. bis 14. Lebensjahr besuchte er die Volksschule Berlin-Neukölln, anschließend eine kaufmännische Fachschule. Ursprünglich wollte er Konstruktionszeichner werden, mußte jedoch diesen Plan wegen Fehlens der Mittel aufgeben. Jede freie Minute benutzte er, um sich selbst zu bilden, besuchte einige Gastvorlesungen auf der Berliner Universität und schließlich die Bildungseinrichtungen des Deutschnationalen Handlungsgehilfenverbandes, dessen Mitglied er früher gewesen ist. Seine Jugend stand unter dem Anstern des Krieges. Der Vater wird am 1. August 1916 eingezogen, so daß Reinhold Muchow sich selbst überlassen war; denn seine Mutter wurde infolge der schlechten Ernährungslage krank und mußte verstorben. Nach seiner Einsegnung wird ihm das Angebot gemacht, in die Dienste der Sowjetrussischen Handelsgesellschaft einzutreten. Weil aber mit der Annahme dieser Stellung gleichzeitig der Eintritt in die Kommunistische Partei verbunden wurde, lehnte er dieses Angebot rundweg ab. Er wurde dann Angestellter in der Viktoria-Versicherungs-AG. und später in der „Agfa“. Während dieser Zeit kam er mit dem politischen Leben in der Reichshauptstadt immer mehr in Berührung. Er trat bereits im Jahre 1920 der Deutschsozialen Partei bei und beteiligte sich an allen Propagandaaktionen. Gleichzeitig kam er während dieser Zeit mit dem Bund Oberland in Berührung, dem er sich mit wenigen Gleichgesinnten angeschlossen. Kaum wurde der Bund Oberland verboten, gründete er den Deutschen Schützen- und Wanderbund, der die Fortsetzung des Bundes Oberland darstellte. Er verließ dann die Deutschsoziale Partei und schloß sich bereits am 3. Dezember 1925 der Ortsgruppe Neukölln des damals nur kleinen Gaues Groß-Berlin der NSDAP an. In dieser Ortsgruppe, die damals etwa 40 Mann zählte, übte er das Amt eines Schriftführers aus. Von dieser Zeit an erlebte er das gigantische Ringen um Berlin. Deutlich prägen sich in ihm die einzelnen Etappen des Ursprungs der nationalsozialistischen Bewegung ein: Die Gründung des Gaues Groß-Berlin durch Hermann Esser, München, die Übernahme des Gaues durch Dr. Goebbels, seine Teilnahme an der großen Saalschlacht in den Pharusäulen in Berlin-Weidling und am ersten öffentlichen Umzug der SA. „Groß-Berlin“ durch das rote Neukölln.

Während des Parteiverbots des Berliner Gaues siedelte er sich an der Peripherie Berlins, Eichwalde (Mark), an und leitete von dort aus die verbotene Organisation weiter. In dieser Zeit ist der Gauleiter Hg. Dr. Goebbels auf ihn aufmerksam geworden. Am 1. Juli 1928 beruft er Reinhold Muchow als Organisationsleiter in den engeren Stab mit der Aufgabe, die Organisationsform der Ortsgruppe Neukölln, welche aus einem festgefügteten Straßenzellenystem bestand, auch auf den ganzen Gau auszudehnen. Innerhalb weniger Monate gelingt es ihm, die innere Organisation des Gaues ganz straff zu zentralisieren, so daß der Gau Groß-

Berlin anderen Gauen zum Vorbild wurde. Wie sicher seine Organisationsarbeit aufgebaut ist, zeigt sich beim Stennes-Putsch, der an der straffen Berliner Parteiorganisation scheitert. Schon während seiner Tätigkeit als Organisationsleiter des Gaues Groß-Berlin interessiert er sich in steigendem Maße gemeinsam mit Johannes Engel um die Verankerung der Partei in den Betrieben. Mit unsäglichem Opfern gelingt es diesen beiden, hier und dort einen Stützpunkt in den Betrieben aufzurichten. So entsteht schließlich beim Gau Berlin ein sogenanntes Arbeitersekretariat.

Diese Pionierarbeit in den Betrieben der Reichshauptstadt interessiert nunmehr auch die Reichsleitung. Reinhold Muchow regt in München eine Ausbreitung der Betriebszellenarbeit auf das ganze deutsche Reichsgebiet an. Nach erfolgreicher Arbeit wurde sein ehemaliger Ortsgruppenführer Neufkölln, Pg. Schuhmann, zum Reichsbetriebszellen-Leiter und Muchow zu seinem Stellvertreter ernannt. Während Schuhmann die Propaganda übernahm, oblag Muchow die Organisation. Sie begannen in ihrer Arbeit mit rund 6000 Mitgliedern im ganzen Reich, drangen nach und nach bei den einzelnen Gauen vor und zogen überall Betriebszellen auf.

Der Bedeutung der Presse Rechnung tragend, gründete er die Halbmonatsschrift der NSD., „Das Arbeitertum“, mit einer Auflage von 13 000. Phantastisch sind die Zahlen, die den Aufstieg dieser vorzüglich geleiteten Schrift künden: 20 000, 50 000, 80 000, 100 000, 130 000, 170 000, 200 000, 230 000, 4 500 000. — Aus diesen Zahlen spricht auch der ungeheure Aufstieg der Nationalsozialistischen Betriebszellen-Organisation (NSBO.), die am Tage der endgültigen Mitgliederzählung am 8. Mai 1933: 960 000 Mitglieder aufweisen kann.

Anfang des Jahres 1933 arbeitet er auf Veranlassung des Stabsleiters Dr. Ley einen Besetzungsplan der Freien Gewerkschaften für das ganze Reich aus. Dieser Besetzungsplan wird zur Grundlage des Handelns am 2. Mai d. J. gemacht. Vormittags Punkt 10 Uhr besuchen Dr. Ley, Schmeer, Schuhmann, und Reinhold Muchow die Bundeszentrale der Freien Gewerkschaften in Berlin. Auf Reinhold Muchows Veranlassung werden sofort sämtliche Bonzen, wie Leipart, Graßmann, Eckert usw. verhaftet. Indessen wird auch im ganzen Reich die Aktion mustergültig durchgeführt. Damit waren die Gewerkschaften in den Besitz der NSBO. und damit in die nationalsozialistische Bewegung übergegangen. Jetzt konnte an den Aufbau einer neuen deutschen Arbeiterfront herangegangen werden. Kurze Zeit darauf erfolgte die Gründung der Deutschen Arbeitsfront. Ihr Führer, Dr. Ley, überträgt Reinhold Muchow die Organisationsarbeit und beauftragt ihn in den Kleinen Arbeitskonvent. In dieser Eigenschaft hat er die große Aufgabe, die Neugestaltung der Arbeiterverbände in Angriff zu nehmen. Sofort baut er den überflüssigen Verwaltungsapparat ab und macht aus den ehemals 28 einzelnen Verbänden des ADGB, 14 Grundverbände. Die demokratische Verwaltungsmethode der früheren Gewerkschaften wird ersetzt durch einen autoritativ bestimmten Aufbau. Das Führerprinzip wird allen Verbänden eingefügt. Am Ende der Durchorganisation der Arbeitnehmerverbände, die sich Reinhold Muchow zum Ziele gesetzt hat, zählt die „Deutsche Arbeitsfront“ 25 000 000 schaffende Menschen.

Um Reinhold Muchows Kampf um den deutschen Arbeiter verstehen zu können, ist es notwendig, seine Schriften zu lesen: „Nationalsozialismus und Freie Gewerkschaften“, „Was wollen die Nationalsozialisten in den Betrieben?“ — „Sind die Nationalsozialisten sozialreaktionär?“

Der deutsche Steinarbeiter im deutschen Staat

Die Schienenstränge der Eisenbahn und das Netz der Landstraßen durchziehen kreuz und quer unser ganzes Vaterland und verbinden die Volksgenossen des Reiches in Ost und West, in Süd und Nord miteinander zu einer großen deutschen Volkseinheit. Wer denkt aber von denen, die im Zuge oder Auto im riesenhaften Tempo von einer Stadt zur anderen, oder von einem Gau zum anderen reisen an diejenigen, die das Produkt schufen, worüber das Beförderungsmittel gleiten kann, an den deutschen Steinarbeiter. Wie alle anderen Berufsgattungen wichtig sind im Gebilde der großen schaffenden Armee, so wichtig ist auch der Stand der deutschen Steinarbeiter, der einen schweren Beruf zu erfüllen hat. Doch, mit Freude erfüllen die Steinarbeiter als treue Staatsdiener ihre Berufspflicht und dienen damit dem höchsten Diener des Staates. Man freut sich, wenn man mit dem Fahrrad oder zu Fuß durch deutsche Gauen wandert und hat deutschen Boden unter den Füßen, ist aber betrübt, sobald man auf ausländischen kommt, das heißt, wenn man von einer Steinstraße auf die beim alten System entstandenen Leerestraßen kommt. Unzählige Steinarbeiter mußten durch den Bau dieser neuartigen Straßen die Not der Arbeitslosigkeit kennen lernen; und was für die Straße zutrifft, das trifft auch für die Grabmalbranche zu. Der letzte Platz, den der Staatsbürger erhält und der noch Jahre nach dem Tode als Erinnerung dienen soll, war nicht einmal mehr deutsche Wertarbeit. Es lag nicht daran, daß wir keine Grabsteine herstellen konnten, sondern ein eigenartiger Fimmel hatte in Deutschland seinen Einzug gehalten, der Deutsche hielt nur das noch für gut und richtig, was den Stempel des Auslandes trug.

All das Schädliche muß ausgemerzt werden, wie wir es auch im politischen Leben ausgemerzt haben. Wenn ein Stein in der gepflasterten Straße nicht mehr brauchbar ist, wird er durch einen neuen ersetzt, und ist eine ganze Straße baufällig, so wird sie aufgerissen und neugepflastert, damit die Straße wieder ohne Gefahr zu benutzen ist. So haben wir es auch politisch getan: die alte Straße, ausgefahren und voller Schlaglöcher, bot die Gefahr, Hals und Beine zu brechen, und mußte daher mit neuem Material ein vollständig neuer Bau ausgeführt werden. Der Baumeister war Adolf Hitler, und die Bauarbeiter waren seine Mitarbeiter und Kämpfer.

Wir lassen nicht locker!

Zimmer deutlicher wird offenbar, wie wenig der großartige Siegeszug gegen die Arbeitslosigkeit etwa bei Teilerfolgen haltmacht, und wie sehr auch hier der Nationalsozialismus daran ist, ganze Arbeit zu machen.

Wieder hat ein Bericht der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung der Öffentlichkeit bewiesen, wie systematisch die Zahl der Arbeitslosen immer mehr zurückgedrängt wird. Während sonst in der zweiten Augusthälfte bereits das saisonmäßige Ansteigen der Arbeitslosenziffer einsetzte, sind nun wieder 200 000 Arbeiter mehr in Arbeit und Verdienst gebracht worden. Zum ersten Male wurde die Arbeitslosenziffer unter den gleichzeitigen Stand von 1931 herabgedrückt.

Daneben finden sich in dem Bericht überaus eindrucksvolle und bemerkenswerte weitere Feststellungen: nicht nur die ländlichen Berufe und die Industrien, die direkt die Konsumbedürfnisse befriedigen, haben an der Belegung großen Anteil, sondern auch die Produktionsgüterindustrie, die Eisen- und Metallherzeugung haben einen bedeutenden Aufschwung zu verzeichnen. Wir haben gerade in der Tatsache, daß die deutsche Wirtschaft wieder daran geht, an den Ausbau der Produktion zu denken, also für die Zukunft zu arbeiten, ein besonderes Kennzeichen unserer heutigen wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung zu erblicken.

Neben diesen für das ganze Reich ermittelten amtlichen Feststellungen kommen immer neue Meldungen aus allen

Teilen Deutschlands, die Erfolg nach Erfolg, Sieg nach Sieg melden. Nach Ostpreußen folgte die Grenzmark, gleichzeitig meldet Brandenburg, daß 80 Prozent der Gemeinden arbeitslosensfrei sind. Überdies sind noch die Spalten unserer Zeitungen voll von Berichten über all die großen Maßnahmen, die überall in deutschen Landen noch in Vorbereitung sind.

Aus all dem spricht die Großartigkeit des geistigen Wandels, der mit der nationalsozialistischen Revolution im deutschen Volke eingezogen ist, spricht die unerhörte Kraft und der zähe Wille, mit dem die geeinte Nation den Befehl Adolf Hitlers vollzieht und unter seiner großen Führung der Arbeitslosigkeit die freie Bahn zu einer neuen Zukunft abringt.

Wir wissen, daß in den kommenden Wintermonaten unser zäher Kampf besonders hart sein wird, wir wissen aber auch, daß Deutschland auf dem richtigen Weg ist. Deshalb steht über unserem Kampf gegen die Arbeitslosigkeit derselbe Satz, der das Kennzeichen unseres siegreichen Kampfes um die Macht im Staate war: Wir lassen nicht locker! H. S.

Teilen Deutschlands, die Erfolg nach Erfolg, Sieg nach Sieg melden. Nach Ostpreußen folgte die Grenzmark, gleichzeitig meldet Brandenburg, daß 80 Prozent der Gemeinden arbeitslosensfrei sind. Überdies sind noch die Spalten unserer Zeitungen voll von Berichten über all die großen Maßnahmen, die überall in deutschen Landen noch in Vorbereitung sind.

Aus all dem spricht die Großartigkeit des geistigen Wandels, der mit der nationalsozialistischen Revolution im deutschen Volke eingezogen ist, spricht die unerhörte Kraft und der zähe Wille, mit dem die geeinte Nation den Befehl Adolf Hitlers vollzieht und unter seiner großen Führung der Arbeitslosigkeit die freie Bahn zu einer neuen Zukunft abringt.

Wir wissen, daß in den kommenden Wintermonaten unser zäher Kampf besonders hart sein wird, wir wissen aber auch, daß Deutschland auf dem richtigen Weg ist. Deshalb steht über unserem Kampf gegen die Arbeitslosigkeit derselbe Satz, der das Kennzeichen unseres siegreichen Kampfes um die Macht im Staate war: Wir lassen nicht locker! H. S.

„Der Deutsche“

ist die Tageszeitung der Deutschen Arbeitsfront.

Herausgeber Dr. Rob. Ley.

Erscheint sechsmal wöchentlich. — Bezugspreis durch die Post 2,70 RM. monatlich.

Verbandsamtliche Mitteilungen

Erst durchlesen — dann anfragen!

Anordnung an die Kreisleiter

Es wird den Kreisleitern ein für allemal verboten, Gelder aus den Ortsgruppenkassen zu entnehmen. Bereits entnommene Gelder sind sofort zurückzuführen.

Der Verbands-Finanzwart.

Anordnung für die Ortsgruppen-Finanzwarte und Ortsgruppenleiter

Es wird den Ortsgruppen-Finanzwarten und -leitern verboten, irgendwelche Gelder an die Kreisleiter zu zahlen. Bereits gezahlte Gelder sind sofort zurückzufordern.

Der Verbands-Finanzwart.

Sozialismus der Tat!

Ein in große Not geratener Steinarbeiter benötigt dringend Kinderwäsche, einen Kinderwagen und ein Kinderbett. Wer kann helfen? Meldungen nimmt entgegen die Ortsgruppenleitung Groß-Berlin, Engeluser 24/25. Anruf: F 7 Jannowitz 6281. Edzardi.

Mitteilungen aus den Bezirken u. Ortsgruppen

Grünberg i. Schlef. Am Sonnabend, dem 30. September, 8 Uhr abends, in Lawaldau bei Rippe, Versammlung mit Frauen. Anschließend gemütliches Beisammensein. Angehörige sind mitzubringen.

Rittrig. Am 24. September, vormittags 9 Uhr, Ortsgruppenversammlung in Neufalz a. d. O. bei Halpitz. Erscheinen aller Mitglieder ist selbstverständliche Pflicht.

Bez. 3 Berlin-Brandenburg.

Zeitungsverband.

Die Belieferung des „Steinarbeiters“ an die Mitglieder kann infolge der hohen Kosten nicht mehr durchgeführt werden. In Zukunft beziehen die Mitglieder die Zeitung durch die Ortsgruppen oder Zahlstellen.

Zahlstellen für Berlin und Umgebung:

1. Albert Dörre, Saarmund, Potsdamer Straße 2
2. Robert Düring, Wln.-Steglich, Schadenrute 35
3. Otto Elzholtz, Miersdorf b. Zeuthen, Friedhofstraße 3
4. Max Faber, Berlin NW 21, Stephanstraße 11
5. Emil Frohloff, Charlottenburg, Dandelmannstraße 49
6. Otto Gallas, Weihensee, Lehderstraße 122
7. Franz Giese, Pichtenberg, Frankfurter Allee 105
8. Otto Hochgräfe, Berlin N 54, Mulackstraße 27, b. Hörnte
9. Karl Horlich, Spandau, Kurstraße 4
10. Wilhelm Hujacke, Caputh, Schwielowseeuferstraße 6
11. Eduard John, Berlin N 20, Uferstraße 12
12. Wilhelm Lindner, Bernau, Weinbergstraße 62
13. Paul Martin, Steglitz, Fichtestraße 4
14. Menzel, Pichtenberg, Hindenburgdamm 103
15. Oskar Obligo, Berlin N 31, Straßunder Straße 11
16. Fritz Pieper, Wilmersdorf, Berliner Straße 46
17. Gustav Reichert, Niederhöhnhausen, Waldstraße 66
18. Reimann, Schöneberg, Sedanstraße 17
19. Gustav Rohrlack, Potsdam, Alte Königstraße 14
20. Otto Rümmler, Weihensee, Meßstraße 7
21. Otto Salpeter, Kremmen, Dammstraße 204
22. Schulz, Berlin N 58, Kopenhagener Straße 2
23. Otto Seefeld, Berlin N 65, Schulstraße 114
24. Georg Stammler, Blankenfelde, Stadtbrandriedlung 101
25. Paul Thrun, Berlin NO 55, Lippewer Straße 20
26. Otto Waldow, Adlershof, Oberpreeßstraße 148
27. Ludwig Warnke, Neufölln, Allerstraße 17
28. Fritz Wermuth, Berlin O 34, Tilsiter Straße 40
29. Hermann Zeumke, Zehlendorf, Neue Straße 3
30. Deutscher Steinarbeiter-Verband, Berlin SO 16, Engeluser 24/25. Edzardi.

Bezirk 12: Gau Schwaben.

Alle Ortsgruppenleiter bzw. Zahlstellenleiter und Stützpunktleiter, die zu den Arbeitsamtsbezirken Augsburg, Donauwörth, Neu-Ulm, Memmingen, Lindau, Kempten gehören, haben mir sofort ihre Anschrift sowie den augenblicklichen Mitgliederstand bekanntzugeben.

Joanni, Verbandskreisleiter, Augsburg, Eisenhammerstr. 26.

Gestorben

Klein-Bielau. Am 1. September 1933 der Brecher Josef Klummann an Lungenentzündung. Alter 59 Jahre.

Klein-Heubach. Am 12. August 1933 der Steinmeh Jakob Lehnard an Staublunge. Alter 60 Jahre.

Krum. Am 1. September 1933 der Steinmeh Theodor Hoffmann an Staublunge. Alter 56 Jahre.

Laßfeldt. Am 30. August 1933 der Kammer Wilhelm Klug durch Freitod. Alter 64 Jahre.

Selb. Am 5. September 1933 der Brecher Johann Wolf durch Unfall. Alter 54 Jahre.

Theilheim. Am 22. August 1933 der Steinmeh Fridolin Enders an Magenkrebs. Alter 57 Jahre.

Duisburg. Am 8. September 1933 der Kammer Albert Wildtraut an Lungenabszess. Alter 48 Jahre.

Ehre den deutschen Arbeitskollegen!

Verlag und Herausgeber: Deutscher Steinarbeiter-Verband, Berlin W 9 Königin-Augusta-Straße 12. — Verantwortlich für die Schriftleitung: Armin Gweritsch, Berlin W 9, Königin-Augusta-Straße 12. — Druck: Buchdruckwerkstätte G. m. b. H., Berlin SW 61, Dreißendstraße 5.