



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 80186

Amsterdam,
 den 12. Juli 1933

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
 ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
 SOWIE IN ESPERANTO

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

SONDERPRESSEBERICHT Nr. 33

Die Politik im Nebel. (ITF) Das enorme Geschrei, das von allen offiziellen deutschen Stellen über diese oder jene grandiose Tat der deutschen Regierung ertönt, verpflichtet uns dazu, dem durch diesen Lärm erzeugten Eindruck auch im Auslande, die wahren Verhältnisse und Tatsachen gegenüberzustellen. Nur eine nüchterne Betrachtung gegenüber der marktschreierischen Reklame Hitlerdeutschlands ist imstande, die sinnverwirrende Wirkung dieser Reklame

Unter diesen Gesichtspunkten müssen wir uns einmal mit dem jetzt von der deutschen Regierung bombastisch angekündigten und in Angriff genommenen "Automobilstrassenbau" befassen. Schicken wir zunächst die "Lobhudelei" des Völkischen Beobachters voraus: "... Dieser Aeusserung, der für den Strassenbau massgebenden Persönlichkeit des faschistischen Italiens sei der Ausspruch des Reichskanzlers Adolf Hitler gegenübergestellt. " "Das Auto hat den Menschen frei vom Zwange der Maschine gemacht und kann heute aus der deutschen Wirtschaft nicht mehr weggedacht werden". Die Entschlossenheit, mit der die Reichsregierung an die Verwirklichung dieses grandiosen Planes der Schaffung eines Reichsautobahnnetzes herangeht, gibt die Gewähr dafür, dass hier nicht allein verkehrstechnisch etwas von ungeheurer Tragweite und von unwälzender Bedeutung geschaffen wird, dass vielmehr auch die deutsche Gesamtwirtschaft, vor allem die deutsche Automobilindustrie, grossen und entscheidenden Nutzen zieht". Stellen wir nun fest, um was es sich eigentlich handelt: Das deutsche Reichskabinett hat am 23. Juni folgendes, auf die persönliche Initiative des Reichskanzlers zurückgehendes Gesetz beschlossen: "Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens "Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933. Wir zitieren die wichtigsten Paragraphen: Par. 1. Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird ermächtigt, zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen ein Zweigunternehmen zu errichten, welches den Namen "Reichsautobahnen" trägt. usw. Par. 2. Die Kraftfahrbahnen sind öffentliche Wege und ausschliesslich für den allgemeinen Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt. Par. 3. Das Unternehmen "Reichsautobahnen" hat das ausschliessliche Recht zum Bauen und Betreiben von Kraftfahrbahnen. Par. 4. Die Reichsregierung hat die Aufsicht über das Unternehmen "Reichsautobahnen". Par. 7. Das Unternehmen "Reichsautobahnen" hat das Recht, Benutzungsgebühren zu erheben. Der Gebührentarif bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.--Im weiteren wird dann noch festgelegt, dass die "Reichsautobahnen" das Enteignungsrecht haben und dass die Reichsregierung die zur Durchführung des gesamten Gesetzes erforderlichen Vorschriften erlassen wird.--Im Zusammenhang mit dem Bau von Kraftwagenstrassen wird auch ein Reichswegegesetz, das ein für das ganze Reichsgebiet einheitliches Wegerecht schafft, erlassen werden.

Es sollen nun die folgenden 6 Kraftwagen-Fernstrassen von insgesamt rd. 4800 km. Länge in Angriff genommen werden: 1. Hamburg-Frankfurt a. Main-Basel, 2. Tilsit-Berlin-Leipzig-Nürnberg-München, 3. Aachen-Dortmund-Magdeburg-Berlin, 4. Saarbrücken-Frankfurt a. Main-Leipzig-Breslau-Beuthen, 5. Saarbrücken-Stuttgart-München-Berchtesgaden, und 6. Hamburg-Berlin-Guben-Glogau-Breslau.

Von offiziellen Stellen werden nun zwei Behauptungen aufgestellt, nämlich dass man einmal durch diesen Strassenbau die Arbeitslosigkeit erheblich vermindern könne und zum andern mit diesem /zunichte zu machen.

Projekt auf einen Schlag das Problem der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Auto gelöst sei.

Sollte es zur Durchführung der Projekte kommen, so könnte zweifellos eine grosse Anzahl von Arbeitern beschäftigt werden. Bevor es jedoch soweit kommt, wird erst der Kernpunkt des Planes, die Finanzierung, gesichert werden müssen. Wie steht es damit? Die I.T.F. hat in verschiedenen Notizen schon darauf hingewiesen, dass die deutsche Regierung die Kraftfahrzeugsteuern mehr oder weniger ganz erlassen hat. Diese Steuern brachten jährlich ungefähr einen Betrag von 170 Millionen Mark auf. Nun steht weiter fest, dass sich der grösste Teil des deutschen Strassennetzes in einem Zustand befindet, der dringend Abhilfe erfordert. Diese konnte bisher nicht vorgenommen werden. Von dem Automobilsteueraufkommen ging immer ein Teil für Verwaltungsausgaben ab. Aber wenn man auch den Rest ausschliesslich für den Strassenbau verwandt hätte, wäre es nur ein Tropfen auf einen heissen Stein gewesen. Denn um das gesamte Strassennetz in einen, den Anforderungen entsprechenden Stand zu versetzen, wären 680 Millionen Mark notwendig gewesen, wobei nur die notwendigsten Arbeiten ausgeführt worden wären. Nun hat Herr Hitler dieses Steueraufkommen beseitigt. Es wird der Plan der Kraftwagenstrassen in Angriff genommen. Zu seiner Ausführung sind nach eigenen Angaben der deutschen Stellen insgesamt 1152 Millionen Mark notwendig. Nun wird zwar der Schleier ein wenig gelüftet--von offizieller Seite wird erklärt, dass für die Finanzierung des Baues der Autostrassen keine Mittel verwandt werden sollen, die bisher für den Strassenbau zur Verfügung standen, also vor allem die Kraftfahrzeugsteuer nicht verwandt werden sollen.

Wir stellen also fest; woher die grossen Mittel für diesen Strassenbau kommen sollen, weiss im Augenblick noch kein Mensch. Von den in schlechtem Zustande befindlichen vorhandenen Verkehrsstrassen wird überhaupt nicht gesprochen und auf das bisherige Steueraufkommen von Seiten der Kraftfahrzeuge wird grossmütig verzichtet. Wie durch solche Eulenspiegelereien die Konkurrenz zwischen Schiene und Auto mit einem Schlage beseitigt wird, vermag man ebenfalls nicht zu sehen. Früher durften die Regierungen nichts planen, wenn sie nicht gleichzeitig bis ins kleinste die Mittel nachweisen konnten; sonst sprachen die Nazis in den Parlamenten von Verschleuderung öffentlicher Mittel und gefährlichem Finanzgebahren. Jetzt im Dritten Reich selber--nachdem sich die Nazis der Fortsetzung ihrer früheren Methoden von anderen in den gesetzgebenden Körperschaften entledigt haben--werden die unglaublichsten Aktionen in die Wege geleitet, ohne dass auch nur eine offizielle Stelle eine richtige Vorstellung hat, woher die benötigten Mittel kommen könnten. Dass diese Behauptung richtig ist, möge folgende vorsichtige Dämpfung aus der "Verkehrstechnik" (dem Zentralblatt für den gesamten Landverkehr und Strassenbau) vom 5. Juli 1933 zeigen:-- "Welche Beträge die Deutsche Reichsbahn ausser den schon bereitgestellten 50 Millionen Mark für diese Zwecke wird flüssig machen können, hängt von der zukünftigen Entwicklung dieses Unternehmens ab. Bei fortschreitender Gesundung unserer Wirtschaft und der sich daraus ergebenden Belebung des Eisenbahnverkehrs würde natürlich die Reichsbahn, deren schwebende Schuld auch heute noch verhältnismässig gering ist, in steigendem Masse als Kreditgeber für den Bau von Kraftwagenstrassen in Frage kommen können. Bei einer Ausweitung der für die Arbeitsbeschaffung zur Verfügung gestellten Summen, würden auch hier weitere Finanzierungsquellen für den Autostrassenbau erschlossen werden können. Die Wirtschaftlichkeit der Autobahnen soll durch die Erhebung von Gebühren für die Benutzung in gewisser Weise gesichert werden. Für die Höhe dieser Abgaben wird schliesslich auch der für die Autobahnen erwartete Verkehr und der Stand der Motorisierung Deutschlands bei ihrer Inbetriebnahme von Bedeutung sein."

Das nennen wir wahrhaft "Aus Nichts Etwas Machen". Die Wirtschaftspolitik wird in Deutschland offenbar nach folgendem Grundsatz getrieben; Verspreche vorläufig viel, Versprechen kostet nichts! Die Ernüchterung kann jedoch nicht ausbleiben.