

Schreibleitung und Verlag: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26. Fernsprecher: Ortsverkehr Dönhoff (A 7) 3600-3665, Fernverkehr Dönhoff 3606-3698. Telegramme: Ullsteinhaus, Berlin. Postcheck-Konto: Berlin 66.

Berlin

Bezugspreis monatl. 3.90 M (einschl. 70 Pf. Zustell- oder 1.24 M Postgebühren), bei Postbestellung außerdem 72 Pf. Bestellgeld. Anzeigen: num.-Zelle 32 Pf., Familien-Anz. num.-Zelle 20 Pf. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in eine bestimmte Nummer.

10 Pf. [Auswert.] Nr 303

DIENSTAG, 27. JUNI 1933

MORGEN-AUSGABE

D. Dibelius beurlaubt

Neubildung der Kirchenvertretungen

Durch einen Erlaß des Staatskommissars für die Evangelische Kirche in Preußen ist der Generalinspektor der Kurmark Dr. Otto Dibelius beurlaubt worden. In der gleichen Verfügung des Staatskommissars Jäger werden die Bevollmächtigten der Kirchenprovinzen mit der Neubildung der aufgelösten Kirchenvertretungen beauftragt. Der Erlaß lautet:

„Für die Abwendung des bolschewistischen Chaos schulden wir Gott und seinem Werkzeuge, Adolf Hitler, Dank. Nur das Befehlen der Nation ermöglicht das Befehlen einer Kirche.

Die heute bei mir verammelten, gestern ernannten Bevollmächtigten der evangelischen Kirchenprovinzen und Landeskirchen in Preußen sind beauftragt, die Neubildung der aufgelösten gewählten kirchlichen Vertretungen, im Hinblick auf das Ziel einer deutschen evangelischen Kirche durchzuführen. Gleichzeitige Überträge ist auf diese Bevollmächtigten sämtliche Befugnisse aller aus den gemählten kirchlichen Vertretungen hervorgegangenen Ausfühler. In Zweifelsfällen entscheidet mein Bevollmächtigter.

Mit sofortiger Wirkung beurlaubt ich den Generalinspektor der Kurmark, Dr. Dibelius. Weitere Anordnungen folgen.“

Dr. Dr. Otto Dibelius, der am 15. Mai 1880 zu Berlin geboren ist, begann seine präbiteriale Laufbahn 1906 als Hilfsprediger, 1907 als Predikanten in Krossen. 1910 wurde er Pfarrer in Danzig, dann Oberpfarrer in Sauer-

burg in Pommern. 1915 kam er als Pfarrer nach Berlin an die Kirche zum Hellbornen. 1921 erfolgte seine Berufung als Oberkonsistorialrat in den Evangelischen Oberkirchenrat. Seit 1925 war er Generalinspektor der Kurmark. Reichs literarische und publizistische Tätigkeit, sein reges Interesse für die Fragen des religiösen Unterrichts, seine Besondere haben als Prediger und Redner und sein Arbeiten zur Frage der Trennung von Kirche und Staat haben ihn weit über seinen Amtskreis hinaus zu einem der bekanntesten Führer der evangelischen Kirche gemacht.

Gleichschaltung

der evangelischen Arbeiterverbände

Der Bevollmächtigte der Deutschen Arbeitsfront für die evangelischen Arbeitnehmerverbände und staatliche Bevollmächtigte für die Innere Mission, Sozialpfarrer Ehemel, und der kirchliche Bevollmächtigte für die evangelischen Arbeitnehmerverbände, Pfarrer Jäger haben kürzlich in Berlin die Verhandlung zum kommunikativen Bevollmächtigen des Reichsverbandes evangelischer Arbeitnehmerverbände und seiner sämtlichen angeschlossenen Organisationen, Verbände und Einrichtungen erannt.

In einer Mitteilung an die Mitglieder der evangelischen Arbeitervereine heißt es, daß die Mitglieder der einzelnen Gliederungen des Reichsverbandes sich der für ihren Zweck zuständigen Gruppe der Deutschen Arbeitsfront anschließen. Die Landesverbände und Ortsgruppen sollten notwendig bestehen. Sie treiben ihre Arbeit weiter unter der Führung der Glaubensbewegung Deutscher Christen. (Siehe auch zweite Seite)

Das große Programm

Ein neues Verkehrsnetz für Deutschland

Der große Plan der Reichsregierung, in Deutschland ein Netz von Autostraßen zu schaffen, das nur dem motorisierten Verkehr zur Verfügung steht, hat schon über Nacht begonnen, Wirklichkeit zu werden. Der Generaldirektor der Reichsbahn und führende Persönlichkeiten des Straßenbaus befinden sich gegenwärtig in Süddeutschland, um die Vorbereitungen für den Bau der ersten Autostraße vom Main zum Neckar in Gang zu bringen. Die Errichtung von Autobahnen, Verbesserung der Einzelführung, Beschaffung der Bauhilfen und Bereitstellung der Arbeitskräfte sind bereits im Gange.

Hieraus werden auch die, die mit Verkehrsstatistiken und Wirtschaftsberechnungen die Notwendigkeit von Autostraßen verneinen, erkennen, daß für den Straßenverkehr ein neuer Zeitabschnitt beginnt. Mit dem neuen Straßennetz werden sich die Verkehrsbedürfnisse umgelenkt, die Beziehungen zwischen manchen Wirtschaftszweigen werden Veränderungen erfahren, die denen beim Ausbau unseres Eisenbahnnetzes gleichkommen, und die deutsche Landschaft wird durch die Anbahnung ein anderes Antlitz und eine andere Gliederung erhalten.

„Es damit das Schicksal der feinengebundenen Eisenbahn befragt? Dürfen wir schon heute ein „großes Programm“ „Schiene“ sprechen? Das eine ist sicher: der Kraftwagen hat das viele Jahrzehnte hindurch fest geflossene Gehege des Schienenverkehrs durchbrochen und nach und nach immer mehr Transporte von der Schiene auf die Straße gezogen. Zunächst nur im Maßverkehr, dann in wachsendem Maße auch über größere Entfernungen. Mit der Vervollendung der Autostraßen wird sich diese Abwanderung von der Schiene zur Straße fortsetzen, sie wird aber auch ihre Grenzen finden.“

Dem trotz Kraftverehr ist die Eisenbahn auch in Zukunft noch das wirtschaftlichste Transportmittel für Massengüter. Wie als hier Punkte des Güterverkehrs entfallen auf Straße, Erze und andere Güter, die in Teufelnden von Tonnen bewegt werden müssen. Darum wird auch vorläufig die Schiene ihre große wirtschaftliche Bedeutung behalten und ein festes Bandglied zwischen bestimmten Wirtschaftszweigen bleiben.

Anders sieht die Zukunft der Eisenbahn aus, wenn man an die Entwicklung des Personenverkehrs und den Transport hochwertiger Güter denkt. Die von der Reichsregierung geforderte Motorisierung des Verkehrs muß einen tiefen Einschnitt in den Personenverkehrs zur Folge haben, wird aber die Eisenbahn natürlich nicht zur völligen Einstellung der Personenbeförderung bringen. Denn schon unsere Zeit läßt erkennen, wie die Eisenbahn unter Abkündigung an den Kraftwagenverkehr durch Schaffung von Schnellverkehre mit Triebwagen und Auflockerung ihrer Fahrpläne an den Stellen erfolgreich für den Schienenverkehr steht, wo der Kraftwagen ihr überlegen war. Im Ortsverkehr hat sie in gleicher Weise durch Einrichtung von distanter und beschleunigter Verkehrsleistungen so große Elastizität erhalten, daß sie trotz der Zunahme privater und öffentlicher Straßenfahrzeuge einen großen Kundenstamm ihr eigen nennen kann. Diese Stellung konnte sie allerdings nur halten, weil es sich hierbei eigentlich um nichts anderes als um einen Massentransport von Menschen handelt.

So ergibt sich für die Zukunft eine klare Scheidung: der Schiene die Massengüter, der Landstraße die Langgüter. Wo zwischen beiden Kategorien die Grenzen liegen, bestimmt die geographische und wirtschaftliche Beschaffenheit der Verkehrsgebiete. Voraussetzung für eine geistliche Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel ist natürlich ihre einheitliche Leitung. Diese Vorbedingung ist durch die von der Regierung beschlossene Eingliederung der Autobahnen an die Eisenbahnen erfüllt, so daß die Tarifgestaltung für Straße und Schiene vom Wettbewerbsgedanken frei bleibt.

Ob in ferner Zukunft einmal durch technische Fortschritte, die sich heute erst in unheimlichen Umrissen erkennen lassen, die Schiene auch als Massentransportmittel ihre Bedeutung einbüßen wird — vielleicht, wenn die Straße nur noch in Form von Gas und Strom aus den Gemeinwesen zu fließen aus zur Verteilung gelangt und eine neue Metallindustrie neben den deutschen Rohstoffagaren entstehen kann —, wer vermöchte das bezweifeln heute zu prognostizieren? Wir wissen nur, daß die Bedeutung der Verkehrsmitte für eine Wirtschaft um so größer wird, je mehr sie günstigen Stellen entgegensteht. Und auch darum kann als Vorbereitung für die Wiedergewinnung unserer Wirtschaft der Arbeit schaffende Bau von Autostraßen ein wichtiger Helfer sein.

Chamberlain über die Privatschulden

MacDonald prophezeit baldiges Konferenz-Ende

Sonderbericht der Vossischen Zeitung

ES LONDON, 26. JUNI

Vom dem Direktorium, das aus dem Präsidenten der Kommission und Unterkommissionen besteht, und das MacDonald jeden Morgen um sich versammelt, um ihm neuen Energievortrag zuzuführen (das geht zu seiner Methode, die Konferenz zu „madagen“ — hürste er heute zur allgemeinen Überzeugung, die Konferenz werde voraussichtlich Ende Juli zu Ende gehen. Ob dies nun bedeutet, daß er eine „Eilbesprechung am Sonntag“ fest, oder daß es heißt die Konferenz ihr Arbeitsplan durchsetzen haben wird, darüber erwidert man sich die Köpfe. Die Franzosen ebenfalls erwarten auch von der Ankunft Professor Rolens nichts mehr, und die aus Holland einlaufenden Nachrichten von Golbaufseherbeschränkungen, die zeigen, daß auch die holländische Goldwährung nur noch halb funktioniert, waren auch nicht dazu angehen, die Stimmung zu beleben. Sitzung wurde hier davon gesprochen, daß man erwägt, ob sich die Amerikaner zu einem Dollarkurs finden würden, der ihnen für ihre Inflationspolitik genügend Spielraum gibt, oder ob sie zur Stabilisierung bereit wären, eine bestimmte Preisniveau erreicht sein würde. Eine neue Möglichkeit, die jetzt erörtert wird, ist die, was die Amerikaner tun werden, wenn der Wert der Preisniveau von selber ins Stocken geraten sollte. Vielleicht wird sie dann, so überlegt man, williger werden, auf ein anderes „Preis“, nämlich auf das Konferenzpreis zu sehen.

Die Frage der privaten Schulden

Wenige Chamberlain hat heute die erwarteten Ausführungen über die Stellung Englands in der Frage der privaten Schulden gemacht. Seine weitgehend waren sie nicht. Er sagte sich zuerst kurz auseinander mit der Zukunft der internationalen Kreditbewegung, und es wird ihm wohl sehr zukommen, wenn er bemerkt, daß für Auslandskredite in Zukunft verstärkte Vorkehrungsmaßnahmen eingeführt werden müssen. Es bedürfte weitgehender Informationen darüber, ob der Umfang der kurz- oder langfristigen Kredite sowohl im Interesse der Gläubiger, wie der Schuldnerländer liege. Es müßten die umfassendsten Informationen

über die vergangene und gegenwärtige Finanzlage des Schuldnerlandes geboten werden und die amtlichen Stellen der Kreditgeber mit der Kreditwürden darüber müßten sein, was stärkeres Maß der Kontrolle ausüben als früher. Wenn er aber auf die Abtragung der aufgenommenen Schulden zu sprechen kommt, dann steht er sehr weitgehende und sehr zweifelhafte Hoffnungen auf kommende Preissteigerungen. Infolge dessen steht er auch bei gegenwärtigen Augenblick der Preissteigerung nicht als geeignet an, um zu einer dauernden Reorganisation des internationalen Schuldnerkreditens zu kommen. Während die Engländer einerseits erklären, die minimalen Beträge der Kriegsschulden müßten vermindern, damit die Wirtschaft sich wieder erholen könne, und ohne deren permanente Regelung sei auch auf anderen Gebieten nichts dauerndes zu schaffen, nehmen sie bei dem wirtschaftlich viel wichtigeren Thema der privaten Verschuldung, bei der es sich um das Schicksal der Gesamtsumme handelt, die die Kriegsschulden betragen, genau den umgekehrten Standpunkt ein. Hier warten sie auf die Konjunktur.

Die englischen Argumente

Eines ihrer Argumente ist, daß sie fürchten, der Wiederentdeckung des Kreditwesens würde ein Schlag verkehrt werden, wenn man jetzt an eine Schuldabwertung herangeht. In diesem Sinne fängt Sir Henry Strachan. Der Weg, die Schuldenlast zu erleichtern, ohne den Kredit zu zerstören, ist die Preise zu erhöhen. Aber die kreditstrebenden Wirtschaften gehen ja aus von der Preisfestigkeit der Kreditbewegung in der Vergangenheit. Ihr ist gerade durch zeitlich eingebaute Sicherungen zu begegnen. Die Folgerungen aber, aus den in der Vergangenheit gemachten Fehlern sollen jetzt gezogen und getragen werden, um die Grundlagen für die Zukunft zu schaffen. Es ist zweifellos auch wenig logisch, einerseits eine Politik der Preissteigerung treiben zu wollen, andererseits aber sich zu lösen, an die Privatverschuldung ernstlich heranzugehen. Denn die Preissteigerung der Schuldlast müßte sich schließlich als eine ergänzende Maßnahme zu der Reduktion hinunterkommen. Schließlich aber besteht ja nicht die geringste Garantie oder Wahrscheinlichkeit dafür, daß die Preise je wieder das Niveau erreichen, auf dem sie zur Zeit der Schuldenaufnahme standen.

Fortsetzung auf Seite 2