

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Verlag: Nachrichten Dresden.
Jahrespreis: 25 2/3.
Für die Postgebühren: 20 0/11.

Bezugs-Gebühr vom 16. bis 31. März 1926 bei täglich zweimaliger Zustellung von 1.00 Mark.
Anzeigen-Preise: Die Anzeigen werden nach Goldmark berechnet: der einseitige 40 mm breite Zeile 30 Pfg., für auswärts 35 Pfg., Familienanzeigen und Kleingelege ohne Rabatt 10 Pfg., außerhalb 20 Pfg., die 90 mm breite Anzeigen 150 Pfg., innerhalb 200 Pfg., Dankschreiben 10 Pfg., Annoncen gegen Vorzahlung.

Druck u. Verlag von **W. Reich & Reichardt** in Dresden.
Postfach-Nr. 1059 Dresden.

Nachdruck nur mit deutlicher Quellenangabe. „Dresdner Nachr.“ zulässig. Unentgeltliche Entleiher sind unzulässig.

Wirtschaftsgemeinschaft mit Oesterreich.

Dr. Schürff über die wirtschaftliche Vorbereitung des Anschlusses.

Der neue Generalsekretär der Faschistischen Partei. — Albert Thomas über die Arbeitszeitabmachungen.

Ein Interview mit dem österreichischen Handelsminister.

(Von unserem Wiener Vertreter.)

Unser Wiener Vertreter hatte dieser Tage eine Unterredung mit dem österreichischen Handelsminister Dr. Hans Schürff, in der dieser die österreichische Wirtschaftspolitik, namentlich im Verhältnis zu Deutschland, darlegte. Die nachstehenden wiedergegebenen Gedanken des Ministers bilden eine wertvolle Ergänzung zu dem wirtschaftlichen Ergebnis des jüngsten Besuchs Dr. Kametks in Berlin.

Wien, 30. März.

Es hat seinen Grund, daß die Wirtschaft der Politik folgte und die Außenpolitik mehr oder weniger einen Anker der hohen Staatspolitik bildete; dann kamen wieder Zeiten, in denen die Politik der Wirtschaft folgte, in denen die Außenpolitik und auch der Krieg lediglich ein Instrument der Handelspolitik war. Der Weltkrieg, seine Ursachen und seine Durchführung weisen vielleicht nach dieser Richtung hin einen gewissen Charakter auf; sicherlich aber verhielt sich im außenpolitischen Ringen der Nachkriegszeit das Schwergewicht in der Politik zur Wirtschaft hin. Soweit man die Politik, das politische Moment in Wirtschaftfragen vorherrschen ließ, machte man durchweg schlechte Erfahrungen. Andererseits kam es zwischen scharfen politischen Gegnern überraschend leicht zur wirtschaftlichen Verständigung; es sei hier nur an die Verständigung zwischen Stinnes und Voucheur erinnert, die mitten in eine Zeit des schwersten deutsch-französischen politischen Kampfes fällt. Von diesen Erscheinungen gibt es natürlich auch Ausnahmen.

Betrachtet man das Verhältnis zwischen Deutschland und Oesterreich, so müßte man eigentlich von vornherein auf große Schwierigkeiten hinsichtlich einer wirtschaftlichen Verständigung gefaßt sein. Beide Staaten sind überwiegend in der Landwirtschaft, in der Viehzucht und in der Holzindustrie der Landwirtschaft beieinander stehen. In der Landwirtschaft besteht zwischen Süddeutschland und den westösterreichischen Alpenländern eine gewisse wirtschaftliche Spannung. Daß es trotzdem bereits 1920 zu einem grundlegenden Wirtschaftsabkommen zwischen beiden Staaten kam, das seither durch Zusatzvereinbarungen ergänzt wurde, und daß wir auch jetzt wieder Östern im Zeichen von österreichisch-deutschen Wirtschaftsverhandlungen feiern, besagt, daß politische und kulturelle Zusammengehörigkeit auch schwerere wirtschaftliche Interessengegensätze zu überbrücken vermag.

Einer weitergehenden wirtschaftlichen Verbindung mit Deutschland, die mir als österreichischem Handelsminister besonders nahe liegt, stellt sich derzeit eine Reihe hemmender Momente entgegen.

Das Ideal wäre natürlich eine österreichisch-deutsche Zollunion.

deren Verwirklichung sich gegenwärtig allerdings nicht nur die Rücksicht auf das Ausland, sondern auch die Befürchtung von gewissen Uebergangsschwierigkeiten im Innern entgegenstellen. Zudem wäre mit einer zollpolitischen Angleichung Oesterreichs an Deutschland nur ein Teilerfolg erreicht. Die Zensur

der Weltwirtschaft läßt immer mehr und mehr den Gedanken eines wirtschaftlichen Kontinentalbundes heranreifen. Alle bisherigen Versuche, einen engeren wirtschaftlichen Zusammenschluß nur zweier oder mehrerer Staaten zu erreichen, sind hinane gegangen; in diesem Zusammenhange möchte ich beispielsweise darauf hinweisen, daß auch alle bisherigen Vereinbarungen, innerhalb der Nachfolgestaaten Oesterreich-Ungarns ein engeres wirtschaftliches Zusammengehen zu bewirken, erfolglos geblieben sind, obwohl Artikel 222 des Friedensvertrages von St. Germain und Artikel 205 des Friedensvertrages von Trianon ein solches vorgegeben hatten.

Bis zur Verwirklichung eines großen europäischen Wirtschaftsgebietes dürfte noch einige Zeit verstreichen. Die Zwischenzeit wird man aber gerade im Verhältnis zwischen Oesterreich und Deutschland ausnützen können. Schon im Rahmen der bestehenden Vertragslage bestehen hierzu Möglichkeiten. Man muß die Friedensverträge einhalten, dazu darf speziell Oesterreich die Genfer Protokolle von 1922 nicht übersehen.

Immerhin könnte die Klarstellung, ob ein Sonderzollregime zwischen Oesterreich und Deutschland sich mit jenen Verträgen vereinbaren läßt, Gegenstand von Verhandlungen sein.

Die in den bisher von beiden Staaten abgeschlossenen Handelsverträgen enthaltene Meistbegünstigung würde sicherlich weniger Schwierigkeiten bereiten, da ja ein Sonderzollregime von ihr grundsätzlich ausgenommen ist. Abgesehen davon, kann man schon die beiderseitigen Handelsverträge auf die gegenseitigen Bedürfnisse subtiler abstimmen und eine handelspolitische Kooperation dritten Staaten gegenüber durchführen, wie dies etwa zwischen Deutschland und dem alten Oesterreich-Ungarn in der Ära der Caprioli-Verträge der Fall war. Auch könnte man das Schema der Zolltarife einander weiter anpassen, die dem gegenseitigen Verkehr dienenden Wirtschaftsorganisationen ausbauen und beispielsweise das vorbildliche Zusammenarbeiten der Handelsmessen auf das ganze Wirtschaftsgebiet übertragen. Für das Gelingen wird natürlich viel von dem Geiste abhängen, von welchem die beiderseitigen Wirtschaftsexponenten befeuert sind. Ich glaube überhaupt, daß es in jeder Beziehung viel mehr auf die Wirtschaftseinstimmung als auf die politische Form ankommt.

Daß gegenwärtig in Oesterreich grundlegende Auseinandersetzungen darüber stattfinden, ob man angesichts der wirtschaftlich etwas weniger entgegenkommenden Haltung der Nachfolgestaaten die mehr freihändlerische Politik mit einer mehr schützenden Politik vertauschen sollte, wird die wirtschaftspolitische Annäherung Oesterreichs an Deutschland ebensowenig zu fördern vermögen, wie der Umstand, daß die in Deutschland maßgebenden industriellen und agrarischen Kreise den Gedanken der Schutzpolitik vertreten. Ich würde es sehr begrüßen, wenn die Wirtschaftskreise Deutschlands und Oesterreichs selbst die Vorbereitung des wirtschaftlichen Zusammenhanges tätige sein und dadurch die sich hieraus naturgemäß ergebenden großen politischen Zukunftsentscheidungen erleichtern würden.

Die Fesseln der deutschen Luftfahrt.

Zum bevorstehenden Abschluß der Pariser Luftfahrtverhandlungen.

Zu den weitestgehenden Versprechungen, die uns bei den Verhandlungen in Locarno gemacht worden sind, gehört, daß uns Deutschen die Freiheit auf dem Gebiete der Luftfahrt zugesichert worden ist. Diese Zusicherung ist bis jetzt nicht zur Tatfache geworden, und das ist sehr schwerlich sein muß, sie überhaupt zur Tatfache werden zu lassen, das beweisen die in Paris zwischen Deutschland und Frankreich stattfindenden Luftfahrtverhandlungen, die seit 6. Dezember mit zahlreichen Unterbrechungen stattfinden.

Wenn man verstehen will, worum es sich bei diesen Verhandlungen dreht, dann muß man sich einmal mit der geschichtlichen Entwicklung der deutschen Verkehrsflugfahrt beschäftigen. Sie begann mit Kriegsende. Ein paar alte Kriegsfestflugzeuge wurden zur Post- und Passagierbeförderung verwendet — ein paar Rundflüge wurden veranstaltet — kurz, der Luftverkehr im Jahre 1919 war sehr dürftig. Der Versailler Vertrag machte dann mit dem berühmten Artikel 198 der deutschen Militärluftfahrt ein Ende, das 100.000-Mann-Heer verlor nicht über Luftfahrzeuge: Flugzeug, Zeppelin, Dreiballone, Drachensegler. Aber nicht nur die militärische Luftfahrt sollte man und nehmen, auch die zivile. Und das ließ sich auch wieder sehr einfach diktatorisch machen: was wurde der Bau von Zivilflugzeugen zunächst so lange verboten, bis das letzte Stück Luftkriegsgerät abgeliefert sei. Da gleichzeitig die Benutzung sämtlicher Flugplätze, die im Kriege benutzt worden waren, angeordnet wurde, glaubte man, der deutschen Luftfahrt einen Schlag zuzufügen, von dem sie sich nicht wieder erholen konnte.

Dieses „Bauverbot“, das zunächst sechs Monate — vom Inkrafttreten des Versailler Vertrages an gerechnet — dauern sollte, ist dann willkürlich verlängert worden und erst mit dem Mai 1922 aufgehoben worden. Diese Aufhebung wurde jedoch praktisch dadurch illusorisch, daß mit dem Tage der Aufhebung dieses Bauverbots die „Begriffsbestimmungen“ in Kraft traten.

Die Entente schickte uns am 14. Februar 1922 eine Notiz, in der zum ersten Male ein Unterschied zwischen der militärischen und der zivilen Luftfahrt in bezug auf die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge gemacht wird. Nach diesen Bestimmungen, die hier aufgestellt wurden, gilt jedes Flugzeug, das eine gewisse Höchstleistung übersteigt, als Kriegsfestflugzeug und ist gemäß Artikel 198 des Versailler Vertrages verboten. Die Notiz enthält im ganzen neun Regeln:

Regel 1 besagt, daß jedes einseitige Flugzeug, das einen Motor hat, der mehr als 60 Pferdestärken besitzt, als Kriegsfestflugzeug gilt und demgemäß verboten ist.

Regel 2 bestimmt, daß jedes Flugzeug, das ohne Führer fliegen kann (also mit elektrischen Zellen getriebene Flugzeuge), als militärisch anzusehen und demgemäß verboten ist.

Regel 3 verbietet das Anbringen von Vorrichtungen an den Flugzeugen, durch die eine Panzerung, Bewaffnung, Bombenabwurfvorrichtung usw. möglich ist. Derartige Flugzeuge gelten als Kriegsfestgerät und sind verboten.

Regel 4 schreibt die höchste Steighöhe bei voller Belastung mit 4000 Meter (Wipfelhöhe) vor, Motoren mit Überkompression sind nicht gestattet.

Regel 5 setzt die Geschwindigkeit in 2000 Meter Höhe bei voller Belastung mit 170 Kilometer pro Stunde fest.

Regel 6 berechnet nach einer mathematischen Formel die mitzunehmende Menge von Kraftstoff und Öl.

Regel 7 begrenzt die mitzunehmende Nutzlast einschließlich Flugzeugführer, Beobachter und Betriebsstoff mit 600 Kilogramm. Für Luftschiffe gelten folgende Höchstzahlen:

- 1. Starre Ventilluftschiffe ... 30 000 cbm Rauminhalt.
- 2. Halbstarre " ... 25 000 " "
- 3. Unstarre " ... 20 000 " "

Die Regeln 8 und 9 beziehen sich auf Flugzeuge und Luftschiffe; sie enthalten folgende Einschränkungen:

Regel 8 schreibt vor, daß die Fabriken, die Luftfahrzeuge herstellen, angemeldet sein müssen. Alle Flugzeugführer und Flugschüler müssen unter den Bedingungen eingetragen werden, welche in der Konvention vom 13. Oktober 1919 vorgesehen sind. Die Listen sind zur Verfügung des Garantiekomitees zu halten.

Regel 9 besagt, daß an Vorräten von Flugmotoren und Ersatzteilen sowie Motorzubehör nicht mehr angelassen wird, als nötig erscheint, um den Bedarf für die Zivilluftfahrt zu decken. Die nötigen Mengen werden vom Garantiekomitee festgesetzt.

Wenn wir trotz dieser Einschränkungen moderne, erstklassige Flugzeuge bauen konnten, so liegt das in erster Linie daran, daß bei uns ein besonderer Euphorie entwickelt worden ist: das reine Verkehrsflugzeug, das tatsächlich keinerlei militärischen Wert besitzt. Im Gegensatz dazu baut man die Flugzeuge bei der Entente heute noch nach dem Gesichtspunkt: wie ist das Flugzeug militärisch zu verwenden?

Ich brauche mich hier über die erfreuliche Entwicklung des deutschen Luftverkehrs nicht näher zu äußern. Die Hoffnung, auf der sich alles aufbaute, war, daß 1924 — also zwei Jahre nach der Note vom 14. Februar 1922 — eine Revision der Begriffsbestimmungen stattfinden würde, wie uns ja auch zugesagt worden war. Diese Revision hat nicht stattgefunden, eine dementsprechende Note der deutschen Regierung blieb un-

England und der österreichische Anschluß.

Die „Times“ über den Besuch Kametks in Berlin.

London, 30. März. Die „Times“ widmet dem Berliner und Prager Besuch Dr. Kametks einen Leitartikel, der die maßgebende englische Meinung widerspiegelt und ausnehmend am 11. März beeinflusst ist. In Deutschland wie in der Tschechoslowakei hätte die Reise des österreichischen Bundeskanzlers den Erfolg gehabt, sehr wichtige Verhandlungen in die Wege zu leiten, die für Oesterreich wegen des Ablasses seiner Verpflichtungen von außerordentlicher Bedeutung seien. Es sei kein Zweifel, daß Oesterreichs Lage schwierig sei. Das kleine Land könne eine für ein großes Land gedachte Hauptstadt nicht erhalten. Aber es gebe keine Möglichkeit, die Entwicklung der Dinge umzukehren. Fortschritt und das Vertrauen in Mitteleuropa könnten nicht wiederhergestellt werden, ohne daß die österreichischen Nachfolgestaaten sich endlich des gegenseitigen Mißtrauens entwöhnten. Die „Times“ wendet sich dann der

Anschlußfrage

zu. Die Hauptverpflichtungen Oesterreichs seien durch die hohen Zolltarife der Nachfolgestaaten hervorgerufen. Jedes Mal, wenn die österreichische Wirtschaft wegen der Undurchdringlichkeit der Zollmanern Not leide, würde der Anschlußgedanke populär. Es wäre gut, wenn dieser Gedanke fallen gelassen würde, wie die Hoffnung auf Grenzänderungen in Zentraleuropa, da durch den Anschlußgedanken weiter nichts zu erreichen sei. Solange aber Oesterreich sich wirtschaftlich unbehilflich fühle, müsse die Verbindung bestehen bleiben, mit diesem Gedanken zu wachen. An Berliner Stelle betone man die wirtschaftlichen Ergebnisse der Berliner Reise Kametks, aber man betrachte diese Verhandlungen als

die wirtschaftliche Vorbereitung einer künftigen politischen Einigung.

Das Blatt glaubt aber doch, daß es Kametk bei seinem Berliner Besuch hauptsächlich auf die Sicherung besserer Absatzmöglichkeiten für Oesterreich angekommen sei und kommt zu dem Schluß, daß, wenn sich dies erreichen ließe, eine der größten politischen Sorgen beseitigt sei. (Z. 11.)

Chamberlain bekennt das Genfer Fiasko.

Hinter verschlossenen Türen.

London, 30. März. Außenminister Chamberlain gab gestern vor dem parlamentarischen Ausschuss der Balfour-Bundestage im Unterhause sehr freimütige Erklärungen über den bisherigen Mißerfolg der Genfer Tagung ab. Da die Versammlung hinter verschlossenen Türen tagte, ist nur bekannt geworden, daß Chamberlain auf Fragen antwortete, die an ihn gerichtet wurden. Chamberlain verlas ferner den Telegrammwechsel mit der brasilianischen Regierung. Allgemein wird hervorgehoben, daß die Abgeordneten durch den freimütigen Chamberlain überrascht wurden. Man bedauert, daß die Öffentlichkeit nicht von der klaren Darstellung der Dinge durch den Außenminister unterrichtet werden könne. (Z. 11.)

Englische Bergarbeiter im Ruhrgebiet.

London, 30. März. „Daily Mail“ bringt heute einen Aufsatz über die Einträge der englischen Bergarbeiter, die auf Kosten des Blattes das Ruhrgebiet besuchen. Der Artikel beschäftigt sich mit den Verhältnissen in einem deutschen Bergwerk und hebt die außerordentliche Verbrennung von menschlichen Hilfsmitteln in deutschen Kohlenbergen hervor, wodurch die höchste Tagesleistung für den einzelnen Bergarbeiter ermöglicht werde. (Z. 11.)