Abend-Ausgabe

98. Jahrgang. Nr. 45 Mittwoch, 27. Januar 1932

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Postanschrift: Nachrichten Dresden Fernsprecher-Sammelnummer: 25 241 Nur für Nachtgespräche: Nr. 20011 Schriftleitung u. Hauptgeschäftsstelle: Dresden-A. 1, Marienstraße 38/42

Bezugspreis bei täglich zweimaliger Zustellung monatlich 3.90 Mk. (einschließlich 70 Pfg. für Trägerlohn), durch Postbezug 3.90 Mk. einschließlich 36 Pfg. Postgebühr (ohne Postzustellungsgebühr) bei 7mal wöchentlichem Versand. Einzelnummer 10 Pfg. Anzeigenpreise: Die einspaltige 30 mm breite Zeile 25 Pfg., für auswärts 40 Pfg., die 90 mm breite Reklamezeile 200 Pfg., außerhalb 250 Pfg. zuzüglich Ortszuschlag lt. Tarif. Familienanzeigen und Stellengesuche ohne Rabatt 15 Pfg., außerhalb 25 Pfg. Offertengebühr 30 Pfg. Auswärtige Aufträge gegen Vorausbezahlung.

Druck u. Verlag: Sievich & Reichardt, Dresden. Postscheck-Kto. 1066 Dresden. Nachdruck nur mit deutl. Quellenangabe (Dresdn. Nachr.) zulässig. Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt

Flandin jongliert mit Zahlen

Eine ungeheuerliche Reparationsrechnung

Paris, 27. Januar. Finanzminister Flandin machte am Dienstag im Finanzausschuß der Kammer ausführliche Mitteilungen über die deutschen Reparationszahlungen, wie sie nach französischer Auffassung bis zum 30. Juni 1931 bewertet werden müßten. Flandin erklärte, Deutschland habe bis zu diesem Zeitpunkte rund 6,1 Milliarden Goldmark an Devisen, 11,5 Milliarden an Waren und 3,7 Milliarden an abgetretenen Gebietsteilen geleistet. Von den Devisen- und Warenzahlungen habe Frankreich 52 v. H. erhalten. Der Anteil Frankreichs betrage rund 2,4 Milliarden Goldmark an Devisen, 5,8 Milliarden Goldmark an Waren und 0,4 Milliarde Goldmark an abgetretenen Gebietsteilen.

Insgesamt habe Frankreich also bis zum 30. Juni rund 8,15 Milliarden Goldmark erhalten.

Von dieser Summe seien jedoch gewisse Summen (z. B. für die Besatzungsarmee) abzusetzen, die sich für die Alliierten auf rund 6,4 Milliarden Goldmark beliefen, wovon auf Frankreich rund 3 Milliarden entfielen. Der Nettobetrag der auf Tributkonto gutgeschrieben werden könne, betrage demnach rund 14,2 Milliarden Goldmark für die Alliierten insgesamt und 5,1 Milliarden Goldmark für Frankreich allein (etwas mehr als 31 Milliarden Franken). Frankreich habe jedoch 97,8 Milliarden Franken an Wiederaufbaukosten gezahlt und bleibe noch etwa 5 bis 6 Milliarden schuldig. In dieser Zahl seien die Zinsen und Zinseszinsen nicht mitgerechnet. Auch sei ein Teil der Summen bereits bezahlt worden, als der Franken noch mehr als 20 Centime wert gewesen sei. In Wirklichkeit habe Frankreich 175 Milliarden Franken ohne Zinsen gezahlt, und 250 Milliarden, wenn man die Zinsen hinzurechne. An Wiedergutmachungen für Personenschäden habe die Regierung außerdem 49 Milliarden Franken bezahlt, die sich mit den Zinsen auf 89 Milliarden erhöhten, und sogar auf 124 Milliarden wenn man den Wert des Franken zur Zeit der Auszahlungen berechne. Diese Zahlen seien den Aufstellungen des Reparationsausschusses, Parker Gilberts und der BIZ. entnommen.

Deutschland behaupte nun, bereits 56 Milliarden Goldmark, das heißt 690 Milliarden Franken, gezahlt zu haben.

Bei den Zahlungen in Devisen bestehe zwischen den französischen und den deutschen Ziffern kein großer Unterschied. Deutschland beziffere aber die Naturalleistungen außergewöhnlich hoch und setze allein für die Abgabe der Handelsflotte 80 Milliarden Goldmark ein.

Leon Blum warf dem Reparationsausschuß vor, die Zahlungsaufstellung nicht im Einvernehmen mit Deutschland vorgenommen zu haben. Er wies abermals auf die Notwendigkeit der Einsetzung eines internationalen Untersuchungsausschusses hin. Flandin erwiderte, die deutschen Zahlungsaufstellungen seien vollkommen aus der Luft gegriffen; daher erübrige sich ein internationaler Untersuchungsausschuß.

•

Zu den Angaben Flandins erklärt man in Berliner politischen Kreisen, daß sie auf völlig unbegründeten Berechnungen beruhen. Wenn die deutschen Gesamtleistungen einschließlich der Barleistungen, Sachleistungen und Abtretungen auf etwa 21 Milliarden Goldmark berechnet werden, so decken sich diese Berechnungen mit denen der Reparationskommission.

Sie sind aber niemals von Deutschland anerkannt worden.

Im übrigen ist auch völlig unbekannt, wie diese Summe zu verteilen ist. Ebenso unmöglich sind die Berechnungen über die französischen Wiederaufbaukosten, bei denen durch alle möglichen Kunstkniffe, Einsetzen eines Aufwertungsfaktors und unklare Zins- und Zinseszinsberechnungen mit einmal 250 Milliarden Franken, das wären etwa 40 Milliarden Goldmark, errechnet werden. Dem entgegen stehen die Berechnungen im französischen Haushalt, der die Wiederaufbaukosten auf 80 Milliarden Franken beziffert. Frankreich wird die Welt nicht glauben machen können, daß seine Schäden tatsächlich eine so ungeheure Summe betragen könnten. Objektive französische Schätzungen beziffern sie lediglich mit 8 bis 12 Milliarden Goldmark, und nach den Berechnungen des englischen Nationalökonomen Keynes belaufen sie sich auf etwa 10 Milliarden Goldmark.

Die Besorgnis um Memel

Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung

Berlin, 27. Jan. In der Wilhelmstraße verfolgt man nicht ohne Besorgnis die politische Entwicklung im Memelgebiet. Die Nachrichten über litauische Umsturzpläne haben in politischen Kreisen Berlins um so größeres Aufsehen erregt, als ja bekanntlich unter ganz ähnlichen außenpolitischen Umständen Litauen im Jahre 1923 sich die schwersten Uebergriffe dem Memelgebiet gegenüber zuschulden kommen ließ. Die damalige Reichsregierung, die durch den Ruhrkampf voll in Anspruch genommen worden war, versäumte es, der litauischen Politik mit den gebotenen Mitteln entgegenzutreten, so daß das Memelgebiet unter litauische Gewaltherrschaft kam.

Früher nahm das Memelgebiet dieselbe Stellung ein wie etwa Danzig heute gegenüber Polen. Es war eine rein deutsche Verwaltung möglich, und die Selbständigkeit des Gebiets war weitgehend gewährleistet.

Damals, im Jahre 1923, war der Völkerbund so schwach, daß er schon gegenüber dem französischen Ruhreinbruch völlig versagte. Deutschland war durch die Inflation ausgepowert, alle Widerstandskraft im Westen konzentriert. Die deutsche Regierung würde eine schwere historische Schuld auf sich laden, wenn sie aus den Fehlern von 1923 nichts lernen und abermals ohne hinreichende politische Abwehrmittel den Dingen im Memelgebiet ihren Lauf lassen sollte. **Es wird deshalb von der deutschen Regierung gefordert werden müssen, daß sie in Kowno mit allem Nachdruck darauf hinweist,**

daß irgendwelche Putschmaßnahmen der Litauer im Memelgebiet, die die dortige Selbstverwaltung in Frage stellen, sofort deutsche Gegenmaßnahmen auslösen würde mit dem Ziele, die Unabhängigkeit des Memelgebiets im Rahmen der früheren Genfer Konvention wieder herzustellen.

Es ist im übrigen daran zu erinnern, daß im Jahre 1923 an den Memelbrücken in Ostpreußen deutsche Reichswehrtruppenteile zum Eingreifen bereit standen, daß aber damals die deutsche Regierung nicht den Mut hatte, die Besetzung des Memelgebiets, die in wenigen Stunden möglich gewesen wäre, zu vollziehen und das Gebiet erst dann wieder freizugeben, wenn der Völkerbund hinreichende Garantien auf Grund der Memelkonvention gegeben hätte. Eine Wiederholung solcher Vorgänge, die die restlose Abtrennung des Memelgebiets zur Folge haben müßten, darf unter gar keinen Umständen eintreten.

„Es gibt keine Priorität für Frankreich"

Layton über den Inhalt des Youngplans

London, 27. Jan. In einem offenen Brief, der als Antwort an Lord Rothermere auf einen von diesem in der „Daily Mail" veröffentlichten Artikel gedacht ist, führt Sir Walter Layton u. a. aus, die Tatsache, daß Deutschland für die ungeschützte Annuität kein Recht auf Zahlungsaufschub habe, und der Umstand, daß etwa 80 Prozent dieser Annuität Frankreich zugute kommt, bedeute keineswegs, daß diese Annuität irgend etwas mit der Wiederherstellung der zerstörten Gebiete Frankreichs zu tun habe.

Keine einzige Stelle des Youngplanes, der Haager Vereinbarungen oder irgendein anderes Dokument berechtigten zu der Auffassung, daß die ungeschützte Annuität für eine bestimmte Art von Kriegsschulden vorgemerkt sei.

Es sei auch keine Rede davon, daß irgendein Reparationsanspruch, außer dem belgischen, irgendeine Priorität vor einem anderen habe. Layton drückt die bestimmte Erwartung aus, daß bei der unvermeidlichen Revision des Youngplanes die anderen Reparationsgläubiger Deutschlands für alle etwaigen künftigen deutschen Zahlungen einen neuen Verteilungsschlüssel beanspruchen und Frankreich dies als recht und billig anerkennen werde.

Doch französische Absichten auf die Reichsbahn?

Paris, 27. Jan. In einer Havasmeldung aus London unterzieht das halbamtliche französische Nachrichtenbüro die angeblichen Auswirkungen einer eingehenden Betrachtung, die eine vollständige Streichung der Tribute auf die Reichsbahn haben würde. Der Dawesplan, so heißt es, habe der Reichsbahn einen jährlichen Anteil an den Reparationszahlungen in Höhe von 660 Millionen Mark auferlegt. Dieser Betrag sei auch im Youngplan aufrechterhalten worden.

Seine Aufhebung würde die Reichsbahn im Gegensatz zu den Eisenbahnen anderer Länder in eine besonders bevorzugte Lage bringen.

Während die französischen Eisenbahnen 60 Milliarden Franken, die englischen 100 Milliarden Franken und diejenigen der Vereinigten Staaten 675 Milliarden Franken zu verzinsen hätten, blieben für die Reichsbahn in diesem Falle nur 12 Milliarden Franken. Die Vorteile einer derartigen Lage würden sich sofort auf die Gesamtheit der deutschen Industrie auswirken, deren Selbstkostenpreise dementsprechend fallen müßten. Die bevorzugte Stellung der Reichsbahn zusammen mit den verhältnismäßig geringen öffentlichen Schulden, die sich ebenfalls aus der Streichung der Tribute ergeben würden, müßten für die deutsche Wirtschaft einen für die Weltkonkurrenz folgenschweren Vorteil bedeuten.

Der erneute Hinweis auf die angebliche Besserstellung der Reichsbahn gegenüber den ausländischen Eisenbahnen zu dem ausgesprochenen Zweck, ihre Tributfähigkeit oder sogar notwendige Tributpflichtigkeit zur Niederhaltung der deutschen Wirtschaftskonkurrenz nachzuweisen, ist ein Beweis dafür,

daß man in Frankreich den Gedanken noch nicht aufgegeben hat, die Hand auf die Deutsche Reichsbahn zu legen.

Die Aufrechnung des halbamtlichen französischen Büros geht aber auch sachlich von völlig falschen Voraussetzungen aus. Der Reichsbahn war es nur deshalb eine Zeitlang möglich, die ihr auferlegte jährliche Tributrate aufzubringen, weil der Dawesplan und später der Youngplan sie verpflichtet hatte, diese Summen auf jeden Fall aufzubringen, während der wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland selbst den ausländischen Anleihen zu verdanken war, mit denen also praktisch die Tribute bezahlt wurden. Nunmehr hat es sich erwiesen, daß infolge des allgemeinen wirtschaftlichen Rückganges auch die Reichsbahn schwerste Einbußen erlitten, in den zwei letzten Krisenjahren sämtliche Reserven aufgebracht hat und somit gleichfalls in den allgemeinen Niedergang hineingerissen worden ist. Die letzten Monatsausweise sowie die gestrige Feststellung des Verwaltungsrates, daß die Einnahmen gegenüber 1930 um 15,9 v. H. und gegenüber 1929 um 28,2 v. H. zurückgegangen sind, sprechen eine deutliche Sprache. In einer späteren Regelung aber wiederum eine Tributpflicht der Reichsbahn aufzunehmen, würde eine völlige Herauslösung dieses monopolartigen deutschen Verkehrsunternehmens aus den gesamten übrigen Wirtschaftsbedürfnissen Deutschlands und damit lediglich eine rechnungsmäßige Verschiebung der deutschen Tributlast auf diesen Verkehrszweig bedeuten, wogegen die Tributlast im Endergebnis wiederum von der gesamten deutschen Volkswirtschaft aufgebracht werden müßte. Zu wiederholten Malen ist aber auch weiterhin von den berufenen deutschen Stellen, sowie in den Gutachten internationaler Sachverständiger nachgewiesen worden,

daß den verhältnismäßig geringen öffentlichen Schulden in Deutschland eine noch viel größere Verarmung infolge der Kriegslasten und der Inflation gegenübersteht

und daß die öffentlichen Schulden in Deutschland nur deshalb verhältnismäßig gering sind, weil sie durch die Inflation annulliert wurden und auch kein Geld vorhanden war, sie wieder aufzuwerten.

Alles in allem bedeuten die immer wiederholten Versuche, wenigstens die Reichsbahn als eine Art Tributprovinz im Deutschen Reiche zu erhalten, eine schon nicht mehr gutwillige Verkennung der dringenden Empfehlungen sowohl der Basler Sachverständigen als der ausländischen Stillhaltegläubiger.

Reichskriegertag am 3. Juli in Dortmund

Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung

Berlin, 27. Januar. Der Deutsche Reichskriegerbund Kyffhäuser, der mit seinen in 20 000 Vereinen zusammengeschlossenen drei Millionen Mitgliedern der größte Bund ehemaliger Soldaten der Welt ist, wird am Sonntag, dem 3. Juli 1932, in Dortmund seinen 4. Deutschen Reichskriegertag abhalten, zu dem Abordnungen aus dem ganzen Reich in großer Zahl erwartet werden. Die bisherigen Reichskriegertage fanden 1925 in Leipzig, 1927 in Berlin und 1929 in München statt.

„Körperverletzung" im Strafrechtsausschuß

Berlin, 27. Jan. Der Strafrechtsausschuß des Reichstages beriet am Mittwoch die Bestimmungen über Körperverletzung. Deutschnationale, Nationalsozialisten und Wirtschaftspartei beteiligten sich nicht an den Beratungen. § 259 über die einfache Körperverletzung wurde unverändert nach der Vorlage angenommen. Er sieht Gefängnisstrafen bis zu drei Jahren oder Geldstrafen vor und bestimmt, daß das Gericht in besonders leichten Fällen von Strafe ganz absehen kann.

Adolf Hitler vor der westdeutschen Industrie

Düsseldorf, 27. Januar. Die Pressestelle der Reichsleitung der NSDAP. teilt mit: „Anläßlich seines großen Werbefeldzuges für die nationalsozialistische Idee und Volksgemeinschaft sprach Adolf Hitler am Dienstagabend vor einem größeren Gremium westdeutscher Industrieller. Der Vortrag fand in Düsseldorf im Industrieklub statt und gestaltete sich zu einem großen Erfolg für den nationalsozialistischen Gedanken. Adolf Hitler, der erst kurz vor Beginn des Vortrags in Düsseldorf eintraf, reiste nach Beendigung seiner Rede sofort wieder ab."

Schnellzug zertrümmert einen Autobus

Vier Tote, achtzehn Schwerverletzte

Bukarest, 27. Jan. In der Nähe von Craiowa wollte ein Autobus, in dem sich 36 Arbeiter und Arbeiterinnen befanden, einen Bahnübergang überqueren, trotzdem die Schranke bereits herabgelassen war. In diesem Augenblick brauste der fällige Schnellzug heran. Der Autobus wurde von der Lokomotive erfaßt und vollständig zertrümmert. Vier Insassen waren sofort tot, 18 wurden so schwer verletzt, daß die meisten von ihnen im Sterben liegen. Der Autobusführer wurde verhaftet. Er hatte keine Fahrberechtigung, sondern führte „Schwarzfahrten" aus.

SLUB
Wir führen Wissen.