



Der Heimatdienst

Mitteilungen der
Reichszentrale für Heimatdienst
Nachdruck sämtlicher Beiträge
nur mit Quellenangabe gestattet

Aus dem Inhalt: Prof. Dr. N. Hennig, Deutschlands Stellung innerhalb der Weltwirtschaft; Wilhelm Spiegel, Die deutsche Handelsflotte; Einweisung und Segenurkunden; Bundeskanzler Dr. Brüning, Deutschland und Österreich; Dr. Kurt Geinig, Internationale Kapitalwanderung — Europäisches Steuerrecht; Dr. Elias Harnack, Die Orientpolitik der Kolonialmacht; Ministerialrat Dr. Glöckner, Der Entwurf eines Handelsministergesetzes.

In Kommission:
Zentralverlag G. m. b. H., Berlin W 35
Halbjährlich 3,60 Mark / Jährlich 7,20 Mark
Erscheint zweimal monatlich
Durch jedes Postamt zu beziehen



Die „Europa“, das Schwester Schiff der „Bremen“, macht die erste Amerikafahrt

Deutschlands Stellung innerhalb der Welthandelsflotte 1929.

Von Prof. Dr. H. Hennig.

Das bei Beginn des abgelaufenen Jahrzehnts niemand für möglich gehalten hätte, ist am Schluß dennoch Tatsache geworden: Deutschlands Handelsflotte, die zu Beginn 1920 so gut wie verdrängt und auf kleine Küstenfahrzeuge beschränkt war, die mit rd. 420 000 N.-T. die unterste Stelle unter den namenswerten Seestaaten Europas einnahm, stellt gegenwärtig schon wieder, der Größe wie der Leistungsfähigkeit nach, die zweitgrößte Handelsflotte unseres Erdteils dar. Während Deutschland zu Anfang 1914 nicht nur die zweitgrößte europäische Handelsflotte besaß, sondern sogar die zweitgrößte der Welt, ist dieser letztere Rangplatz freilich noch nicht wieder eingenommen und wird wohl auch in absehbarer Zeit schwerlich wieder zu erreichen sein, da die Vereinigten Staaten und Japan die Kriegeskonjunktur allzu geschickt, auf Kosten ganz Europas, ausgenutzt und die eigene Tonnage gemaltig vermehrt haben. Die nordamerikanische Tonnage wird der deutschen noch auf unabsehbare Zeit überlegen bleiben und nimmt unangreifbar den zweiten Platz ein. Dagegen sind die Japaner, die zur Zeit noch die dritte Stelle besaßen, von den Deutschen nahezu wieder erreicht worden und werden höchstwahrscheinlich 1930, spätestens aber 1931, von uns auf den vierten Platz zurückverdrängt werden. Deutschland hat der Tonnage nach seine Dorrkriegsschiffahrt zu rd. 80 v. H. wieder aufgebaut, der Qualität nach aber wohl schon zu 100 v. H., da die Leistungsfähigkeit im Durchschnitt viel größer und die ganze Flotte wesentlich verjüngt ist gegenüber der von 1914.

Im einen Vergleich des Standes der einzelnen Nationen (sowohl mit der unmittelbaren Dorrkriegszeit wie mit einem der letzten Jahre) zu ermöglichen, seien die Tonnagezahlen der Jahre 1914, 1926 und 1929 nebeneinander gestellt:

Nation	1914		1926		1929	
	Br.-N.-T.	Str.-N.-T.	Br.-N.-T.	Str.-N.-T.	Br.-N.-T.	Str.-N.-T.
England	18 892	19 264	20 046			
Vereinigte Staaten	4 287	15 740	15 487			
Japan	1 708	8 968	4 187			
Deutschland	5 135	5 062	4 058			
Frankreich	1 922	3 524	3 505			
Norwegen	1 957	2 807	3 218			
Italien	1 430	3 150	3 215			
Holland	1 472	2 555	2 952			
Britische Dominions	1 632	2 689	2 795			
Schweden	1 015	1 295	1 480			
Griechenland	821	1 267				
Spanien	484	1 126	1 156			
Dänemark	770	1 049	1 055			
Sonstige	3 479	4 645	4 251			
Weltflotte	45 404	62 672	66 408			

Wohlgemerkt, diese Aufstellung enthält nur die Dampf- und Motorschiffe. Die noch vorhandene Segelertonnage ist nicht eingerechnet, die freilich zahlenmäßig nur noch eine sehr bescheidene Rolle spielt und sich von Jahr zu Jahr merklich vermindert. Am 30. Juni 1929 machte die Seglerflotte der Welt noch 1 666 919 Br.-N.-T. aus, also nicht mehr viel über 2 v. H., wobei der verhältnismäßig Anteil noch weitaus am größten ist, während in Deutschland noch etwas über 7 v. H. der gesamten Flotte Segelschiffe sind. Die Gesamttonnage der Welt betrug demnach volle 68 074 512 Tonnen und stellte einen nie zuvor erreichten Rekordwert dar, der die 1914er Zahl fast um die Hälfte übertraf.

Wie das Segelschiff allmählich von den Weltmeeren verschwindet — allein von 1928 zu 1929 hat sich die Seglertonnage um 128 257 Tonnen vermindert —, so nimmt auch der Kohlen dampfer ständig an Bedeutung ab, da das Öl sich das Weltmeer erobert, und zwar gleich in der doppelten Form der Olfrauerung und des Motorantriebs. 1914 waren ziemlich genau acht Zehntel aller Seeschiffe

Kohlen dampfer, heute nur noch etwa drei Fünftel. Daneben bringt der Turbinen dampfer rasch vor. Es gibt heute 1456 solcher Schiffe auf See und dazu 3246 Motorzuginschiffe — ungerade die zahlreichen Segler, die für Zeiten robuster Ditterung noch einen Refektoromotor an Bord eingebaut haben. Allein im letzten Jahr ist die Motortonnage der Welt von 5 450 000 auf 6 628 000 Tonnen emporgewachsen, und dies Anschwellen wird jetzt von Jahr zu Jahr fräftiger werden. Fast 10 v. H. der Weltflotte sind heute Motorschiffe; dazu kommen noch etwa 30 v. H., die mit Öl, statt mit Kohlen, geheizt werden. Im einzelnen ist der Anteil der Nationen an der Motorschiffahrt noch sehr ungleichmäÙig. Deutaus am meisten haben sich die drei skandinavischen Länder darauf eingestellt, die neuerdings fast überhaupt nur noch Motoren schiffe auf Stapel legen.

Als sehr zurückhaltend dagegen erweisen sich die an Kohlen- und Kohlen dampfern noch jeder reichen Länder, die in der neuen Betriebsart einen unangenehmen Wettbewerber für den Kohlen ablag sehen. So ergibt sich nachfolgendes Bild des prozentualen Anteils an Schiffen, die mit Dieselmotoren auf dem Meere angetrieben werden:

	v. H.	v. H.	
Norwegen	42,7	England	10,6
Dänemark	42,4	Spanien	7,4
Schweden	38,2	Japan	5,8
Italien	17,2	Der Staaten	4,3
Deutschland	17,0	Frankreich	2,1
Holland	15,2	Griechenland	0,45

Die Größenordnung der auf den Meeren schwimmenden Motorschiffe ist die folgende:

über 4 000 Tonnen	744
" 8 000	172
" 10 000	60

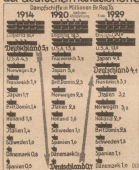
Das größte Motorschiff, 55 000 Tonnen groß, besitzt Italien — Vergleichsweise sei bemerkt, das es an gleich großen Schiffen überhaupt gibt:

über 4 000 Tonnen	6 555 (1914 erst 3 608)
" 10 000	425
" 20 000	59

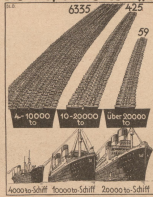
Die Schiffe zwischen 4000 und 6000 Tonnen, die den wichtigsten Teil der Seeschiffe umfassen, haben eine Tonnage von 19 185 599 = 28,9 v. H. der Gesamtzahl. Die Schiffe über 15 000 Tonnen, die fast ganz die großen Ozeanpassagierdampfer umfassen, machen 4% v. H. der Tonnage aus. Die Durchschnittsgröße aller Fahrzeuge wäÙig fündig: 1914 betrug sie 1857, 1925 dann 2136 und 1929 noch mehr.

Zum raschen Wachstum der Welthandelsflotte trugen in den ersten Jahren nach dem Kriege die Vereinigten Staaten summt bei, heute dagegen Deutschland. Im letzten Jahr hat sich die deutsche Handelsflotte am stärksten von allen vermehrt, nämlich um 313 301 Tonnen. Immerhin bleibt dabei zu beachten, daß je Deutschland auch am stärksten aufholen muß, denn am 30. Juni 1914 gemessen, hat sich die Weltflotte um volle 46% v. H. vermehrt, die deutsche aber um ein rundes Fünftel verringert. Der Zahl nach ist der deutsche Anteil am Schiffbau der Welt natürlich bedeutend vermindert worden, aber wenn man bedenkt, daß in anderen Ländern gewaltige Mengen von Schiffsaussatz in Amerika Millionen von Tons, und nicht weniger, während Deutschlands derzeitige Erscheinungen kaum kennengelernt hat, jedenfalls nicht in großem Maßstabe, so macht jener zahlenmäßige Unterchied in der Praxis nicht so viel aus, wie es zunächst scheint. Jedenfalls unterschiedet sich die Rolle, die Deutschland heute speziell auf dem Atlantik spielt, kaum noch von der Stellung in der Vorkriegszeit, mag auch der Verdr in unseren großen Weltbäfen sich heute nicht in dem Umfang, wie der ein, unter deutscher Flagge abspielen. — Der prozentuale Anteil der Nationen an der Gesamttonnage betrug 1914 und 1929:

Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte



Die Größe der Seeschiffe



Land	1914	1929
England	41,6	50,2
Vereinigte Staaten	4,3	16,6
Japan	2,8	6,5
D a u s c h l a n d	11,5	6,1
Frankreich	4,2	4,9
Norwegen	4,3	4,8
Italien	3,1	4,8
Holland	3,2	4,4
ufo.		

Die größten Schiffe im Nordatlantik

Herkunft	Größe in Br. Reg. to	Name	Besitzer
Deutschland	5000	Lechmann (Kaiserlaut)	U.S.A.
Deutschland	5000	Wittich (Kaiserlaut)	U.S.A.
Deutschland	5000	Wittich (Kaiserlaut)	U.S.A.
England	4000	Olympic	White Star England
Deutschland	4000	Bremen	Reichs Lloyd Schiffahrt
Deutschland	4000	Europa	Reichs Lloyd Schiffahrt
England	4000	Argentina	Cunard England
Frankreich	3900	Alsace	Co. Gén. Frankreich
Frankreich	3900	Alsace	Co. Gén. Frankreich
Deutschland	3900	Wagner (Kaiserlaut)	White Star England
Italien	3900	Augustus	Ital. Lloyd Schiffahrt
Deutschland	3900	Columbus	Reichs Lloyd Schiffahrt
England	3900	Mauritania	Cunard England

lässe sich statistisch erfassen läßt. Diese Zahlen lauten für das letzte volle Jahr 1928 (im Panamakanal nicht Kalenderjahr, sondern Betriebsjahr v. Juli bis 30. Juni.) folgenbermaßen:

Jahr	Gesamtverkehr M.-M.-T.	Zahl der Schiffe	Deutscher Anteil	
			M.-M.-T.	v. B.
Nordostsee-Kanal:				
1913	10 292 000	54 628	5 880 000	57,1
1928	20 248 000	54 102	9 066 000	44,8

Eine genaue Statistik der internationalen Schifffahrtseigenung gibt es kaum, zum mindesten keine, die detailliert zeigt, in welchem Umfange die einzelnen Nationen über sämtliche Weltmeere ihre Schiffe freuz und fahrten lassen, welche Transporte von den Schiffen der verschiedenen Nationalitäten für die verschiedenen Nationalitäten unternehmen werden.

Ein besonders an der Majah aber für die Rolle, die ein Land auf den Weltmeeren spielt, ist sein Anteil am Verkehr in den drei großen Seehandeln der Welt, den einzigen Stellen, wo auf offener Meer die Verkehrs-

Jahr	Gesamtverkehr M.-M.-T.	Zahl der Schiffe	Deutscher Anteil	
			M.-M.-T.	in v. B.
Suezkanal:				
1913	20 034 000	5 085	3 352 000	16,8
1928	24 941 000	5 977	2 477 000	9,9
Panamakanal:				
1913	—	—	—	—
1928	25 567 000	6 456	797 000	3,4

Schließlich darf, um die erneute, hohe Geltung des deutschen Reedereiwesens und Schiffbaus zu verdeutlichen, darauf hingewiesen werden, daß von den 15 größten Schiffen, die zur Zeit die Meere durchfahren oder in naher Zukunft durchfahren werden, nicht weniger als acht auf deutschen Werften gebaut worden sind, wenn auch nur vier die deutsche Flagge tragen, da uns die anderen vier genommen worden sind. Diese 15 größten Ozeanriesen, die sämtlich den Nordatlantischen Ozean besahren, sind die folgenden:

Name des Schiffes	früherer Name	Herkunft	Besitzer	Br.-M.
Eviathan . . .	Waterland	deutsch	Un. States	59 957
Majestic . . .	Bismarck	"	White Star	56 551
Berengaria . . .	Imperator	"	Cunard	52 226
Olympic . . .	—	englisch	White Star	46 439
Bremen . . .	—	deutsch	Nordd. L.	44 000
Europa . . .	—	"	"	51 000
Agantania . . .	—	englisch	Cunard	45 647
Alsace . . .	Alsace	französisch	Co. Gén. Transatl.	43 000
Paris . . .	—	"	"	56 558
Homeric . . .	Colombus	deutsch	White Star	34 256
Magnus (Motor) . . .	—	italien.	Ital. Lloyd	33 000
Columbus . . .	—	deutsch	Nordd. L.	32 354
Mauritania . . .	—	englisch	Cunard	30 704
Statenland . . .	—	niederl.	Holl. Amer.	28 150
Cap Alconra . . .	—	deutsch	Hbg. Süddam.	27 000

Allgemein haben sich die nationalen Anteile der Dorrriegszeit auf den Meeren im großen und ganzen wiederhergestellt, nicht auch geringe Verschleibungen noch festgehalten werden können. Von der deutschen Schifffahrt gilt dies ganz besonders. Wir sind heute ungefähr so weit, daß wir zur See in der Kauffahrtsahrt dort wieder anzutreffen vermögen, wo die Entwicklung am 1. August 1914 vom Schicksal mit saurer Hand unterbrochen wurde.

Die deutsche Handelsluftfahrt, Entwicklung und Gegenwartsfragen.

Von Ingenieur Wilhelm Spiegel.

Am 5. Februar blühte die deutsche zivile Handelsluftfahrt auf eine eifrigere Vergangenheit zurück. Zwar war der Gedanke, das Luftfahrzeug als Verkehrsmittel friedlichen Zwecken dienstbar zu machen, auch damals nicht neu. Vorwiegend sah man jedoch bis dahin in Flugzeug und Luftschiff Kriegsinstrumente. Wenn trotzdem schon vor dem Weltkrieg einzelne Postflüge ausgeführt wurden, wie z. B. die erste Luftpostbeförderung zwischen Berlin und Brück in der Mark im Jahre 1912, oder später zwischen Mannheim und Heidelberg usw., so waren es doch mehr oder weniger Spielereien, die das meiste Interesse bei den Briefmarkensammlern fanden. Im Kriege sind dann für militärische Zwecke in verschiedenen Ländern, Deutschland, England und Amerika Luftverkehrlinien betrieben worden, die Dienstpost und Kuriers beförderten.

Der Verfallter Vertrag zung nach dem Kriege Deutschland zur Ablieferung

resp. Zerstörung allen Luftfahrtsgeräts. Kodiglich 149 Flugzeugzellen und 169 Motore wurden uns gelassen. Mit diesen begann die bereits im Jahre 1917 auf Initiative der M. E. G. gegründete erste deutsche Luftverkehrs-gesellschaft, die Deutsche Luftreederei, ihren zivilen Luftverkehr. Den äußeren Anlaß zur Einrichtung der ersten deutschen Luftstrecke gab die in Weimar tagende Nationalversammlung. Um dieser eine Schnellverbindung mit der Reichshauptstadt zu schaffen, wurde, erstmalig am 5. Februar 1919, die Strecke Berlin—Weimar von notdürftig für zivile Zwecke hergerichteten ehemaligen Beobachtungsflugzeugen besorgen. Zu dieser ersten Luftverbindung traten noch im selben Jahre die Strecken Berlin—Hamburg und Berlin—Hannover—Ruhrgebiet. Bei der großen Verkehrsunfähigkeit der damaligen Zeit konnte der Luftverkehr der Wirtschaft



Das erste Zwitterverkehrsflugzeug

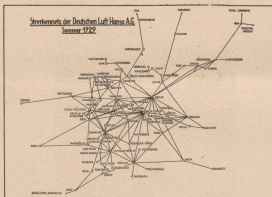
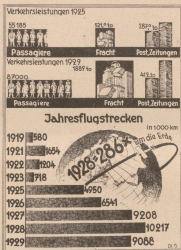
oft gute Dienste leisten. Auch den ersten Seebäderdienst finden wir schon im Jahre 1919, und zwar zwischen Berlin—Swinemünde, Berlin—Warnemünde und Hamburg—Westerland. Im nächsten Jahre wurden bereits Sonderdienste zur Leipziger Frühjahr- und Herbstmesse eingerichtet.

Aber schon im ersten Jahr deutscher Handelsluftfahrt begann man den Blick über die Grenzen des eigenen Landes hinaus zu werfen. Der erste internationale Zusammenstoß von Luftverkehrs-gesellschaften unter Mitwirkung der „D. L. R.“ wurde gegründet, die „International Air Traffic Association“ (I. A. T. A.). So konnte bereits im Jahre 1920 die erste internationale Luftverkehrslinie ihren Betrieb aufnehmen, der sogenannte „Europa-Nordwestflug“ Kopenhagen—Hamburg—Amsterdam. Im Jahre 1921 folgt die Gründung der „Deutsch-Russischen Luftverkehrs-Gesellschaft“ (Deruloff), die am 1. Mai 1922 den Betrieb auf der Strecke Königsberg—Moskau aufnahm. Inzwischen hatte auch der Ausbau des innerdeutschen Netzes wesentliche Fortschritte gemacht. Die Hauptlinien der Jahre 1920/21 sind Verbindungen von Berlin nach Bremen—Dormund und Königsberg, weiter Hamburg—Leipzig—Dresden, Hamburg—Magdeburg—Breslau. Diese an sich erfreuliche Ausbreitung hatte jedoch eine weniger erfreuliche Nebenerscheinung: für fast jede neue Linie wurde eine neue Luftverkehrs-gesellschaft gegründet, so daß bald neben einigen größeren Unternehmen vorübergehend mehr als 30 kleine Gesellschaften sich gegenseitig das Leben schwer machten, da der Luftverkehr damals noch weniger als heute ein lukratives Geschäft war. Die Folge war eine Konzentrationsbewegung, aus der schließlich 1925 zwei große Gesellschaften hervorgingen, die „Junkers-Luftverkehrs A. G.“ und die „Deutsche Aero-Lloyd A. G.“. Jetzt fehlte die planmäßige Bildung eines Luftverkehrsnetzes. Die Konkurrenz der beiden Gesellschaften förderte die Ausbreitung ebenso, wie der Ehrgeiz der Städte, ja Städtchen, auch an das Luftverkehrsnetz angeschlossen zu sein. Gejund war dieser erzießliche Luftverkehrs-betrieb aber schließlich beiden Gesellschaften nicht. Ihre inneren Kräfte waren bald so weit aufgezehrt, daß sich schließlich im Jahre 1925 das Reich, das bisher beide Unternehmen unterstützt hatte, zum Eingreifen entschloß und einen Zusammenschluß herbeiführte. Besonders bei der Junkers-Luftverkehr A. G. hießen diese Maßnahmen auf Widerstand, was sich leicht aus dem Zusammenhang zwischen Verkehrs- und Produktionsunternehmen erklärt, ein Zusammenhang, der beim Aero-Lloyd als reinem Beoderbetrieb nicht bestand. Allerdings fand der Schritt des Reiches aus in freien Wirtschaftskreisen nicht unbedingte Billigung, da man durch Ausschalten des Wettbewerbes und Errichtung eines monopolähnlichen Betriebes das Streben nach Eigenwirtschaftlichkeit gefährdet sah. Anfang 1926 erfolgte dann die Gründung der Einheits-Gesellschaft, der Deutschen Luft Hansa A. G., die im April desselben Jahres ihren Betrieb aufnahm. Die Ruhe, die damit gewaltig in der Luftverkehrs-

Innenpolitik gestiftet war, bestand jedoch nur scheinbar. Ein leichter Anstoß gerillte, um im Herbst 1925 einen Meinungsstreit auslösen zu lassen, der mit großer Erbitterung auf den beiden feindlichen Seiten, ungefähr ein halbes Jahr lang, tobte.

Den Anlaß bildeten Streitigkeiten des Reiches und der Luft Hansa einerseits mit einer in der Zwischenzeit gegründeten Klein-Luftverkehrsgesellschaft, der „Nordbaye-rischen Verkehrsflug G. m. b. H.“, an der die Länder Bayern, Sachsen, Thüringen und verschiedene Städte beteiligt waren. Diese hatte in aller Stille sich in Süddeutschland ein kleines Verkehrsnetz geschaffen und verdrängte, allmählich auch nach Norddeutschland vordringend. Hier gab es anläßlich der Durchfliegung des Messe-Luftdienstes Berlin—Leipzig, für den sich beide Gesellschaften interessierten, die ersten Reibungen, wobei die Nordbayern für sich in Anspruch nahmen, billiger, d. h. wirtschaftlicher zu arbeiten als die Großgesellschaft. Sie verlangten deshalb zum mindesten gleiche Rechte wie die „D. L. H.“, wogegen das Reich der von ihm gestifteten Gesellschaft nicht durch ein ja schließlich auch aus öffentlichen Mitteln erhaltenes Unternehmen Konkurrenz machen lassen wollte. Die Führung in dem Meinungsstreit gegen „A. D. M.“ und „D. L. H.“ übernahmen der Reichstagsabgeordnete Sachsenberg (früher Junkers-Luftverkehr), der außer dem durch den Fall „Nordbaye-rische“ akut gewordenen Monopolproblem noch die Fragen der Auslandsbetätigung und der Eigenwirtschaftlichkeit aufrollte. Er glaubte, den Auslandsluftverkehr der Initiative der Industrie überlassen zu müssen, während die Luft Hansa aus Reichsunternehmen auf den Betrieb der von Deutschland direkt ins benachbarte Ausland führenden Linien beschränkt sein sollte. Der rein in n e r d e u t s c h e Verkehr sollte billiger arbeitenden Kleingefellschaften überlassen werden.

Das Ergebnis des Kampfes ist bisher etwa folgendes: Die Luft Hansa behält in ihrer Auslandsbetätigung freie Hand. Im inneren Betrieb wird mehr als bisher der Gedanke der Eigenwirtschaftlichkeit forciert. Die Subventionen wurden gekürzt, dafür aber auf zunächst drei Jahre festgelegt, um eine planmäßigere Wirtschaft zu ermöglichen. Die Reichs-post nahm im verflohenen Jahre ein stärkeres Interesse am Luftverkehr (eigene Postlinien, Dampferzubringerdienst), desgleichen wurden Spezialfrachtlinien eingerichtet, da Post und Fracht aber Eigenwirtschaftlichkeit vorzuziehen als Personenbeförderung. Verkehrs des innerdeutschen Betriebes schweben ausichtsreiche Verhandlungen zwischen der Luft Hansa und der Nordbaye-rischen Verkehrsflug A. G. (1929 zur A. G. umgewandelt), die eine gegenseitige Interessensabgrenzung zum Ziele haben, derart, daß der „Verkehrsflug“ ein bestimmtes Kleinluftverkehrsnetz abgetrennt wird. Gleichzeitig ist eine Beteiligung der Luft Hansa an der „Verkehrsflug“ vorgesehen. Außerdem haben sich einige lokale Gesellschaften gebildet, wie z. B. in Hamburg, Wilhelmshaven-Rüstringen und Krefeld, in Berlin ein Luftfrachtmaklerunternehmen, die den früher von der D. L. H. betrie-



benen Verkehr in Form von Bedarfs- oder Tagelverkehre in eigene Regie genommen und gezeigt haben, daß es für den Kleinluftverkehr noch wirtschaftlichere Formen als den Groß- und Einheitsbetrieb gibt.

Die zuletzt genannten Umstände, vor allem aber die erheblichen Subventionen für das Geschäftsjahr 1929/30 haben dazu geführt, daß die Verkehrsstatistik für 1929 zum ersten Male die ständig anwachsende Tendenz der vorangegangenen Jahre unterbricht und eine Minderung aufweist. Die Tatsache jedoch, daß dieser Rückgang sich hauptsächlich auf die Kilometerleistung und Personenbeförderung erstreckt, während die Zahlen für Fracht und Post entweder gleichbleibend oder eine geringere Minderung, relativ also eine Steigerung, aufweisen, beweist, daß nach der wirtschaftlichen Seite im letzten Jahre ein Fortschritt festzustellen ist, der zeigt, daß die im Winter 1928/29 von Seiten der Öffentlichkeit geübte Kritik an der Luftfahrtführung der öffentlichen Hand doch nicht ganz ohne Erfolg war.

Das Auslandinteresse der D. L. V. bewies sich zur Zeit in drei Ausrichtungen, 1. nach dem Fernen Osten, 2. nach Südamerika, 3. nach der Türkei. Ein greifbarer Erfolg wurde bisher nur bei dem dritten Projekt erreicht, nämlich der Abschluß eines zehnjährigen Postvertrages mit der türkischen Regierung. Der Weg nach Fernost, für den die technischen Vor-

aussetzungen als gegeben angesehen werden können, ist bisher leider durch politische Schwierigkeiten versperrt, während für den Überflug nach Südamerika, wo der Anschluß an das Netz des Luft Hansa nahegelegenen Kondor-Syndikates gefunden werden soll, zunächst noch das geeignete Fluggerät fehlt. Der Optimismus, der in den letzten Jahren in der



Kabine des Junkers G 31

frage des Transozeanluftverkehrs vielfach zur Schau getragen wurde, ist nicht berechtigt. Auch unsere modernen Riesensflugboote sind noch nicht in der Lage, die weiten Meeresstrecken mit einem wirtschaftlichen Nutzen zu überqueren, da der Aufblasanteil bei der Zurücklegung großer Strecken infolge des großen Brennstoffverbrauchs zu gering wird, wenn nicht ganz verschwindet. Wann das für diese Zwecke geeignete Großflugzeug geschaffen wird, läßt sich bei dem heutigen Stande der Flugtechnik noch gar nicht voraussagen. Dagegen läßt sich die Vermutung aussprechen, daß die neuen Zeppelin-Luftschiffe, die in Friedrichshafen und in Amerika im Bau sind, vielleicht die Lücke ausfüllen, die die fluggeräte schwerer als Luft heute noch lassen. Aus diesem Grunde sind die Luft Hansa und die mit ihr zusammenarbeitenden Schiffsahrtsgesellschaften zur Zeit gerne bereit, den Verkehr mit Luftschiffen in ihr Programm einzubeziehen. Aber auch hier muß abgewartet werden, ob die neuen Großluftschiffe die in sie gestellten Erwartungen erfüllen.

Deutschland und Österreich.

Von Bundeskanzler Dr. Schober.

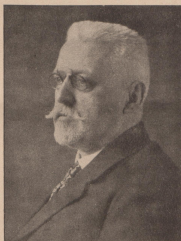
Mein Berliner Besuch folgte ziemlich unmittelbar einer Fahrt nach Rom, wo es mir gelangen ist, die Wiederherstellung guter nachbarlicher und freundschaftlicher Beziehungen zu Italien durch einen Schiedsgerichtsvertrag zu besiegeln, wie wir ihn bereits mit einer Reihe von anderen Staaten abgeschlossen haben. Man hatte auf der Haager Konferenz, deren Ergebnisse für das Deutsche Reich von ganz besonderer schicksalshafter Bedeutung sind, die Devise ausgegeben, den Weltkrieg mit allen seinen letzten Überresten zu liquidieren, um endlich ein neues Europa aufzubauen zu können. Die Klärung des Verhältnisses zwischen Österreich und Italien gehörte ganz wesentlich zu diesem Aufgabenkreis, und deshalb glaube ich nicht nur unseren eigenen Interessen, sondern auch denen aller Deutschen, so darüber hinaus auch der internationalen Verständigung durch das befriedigende Ergebnis in Rom einen Dienst erwiesen zu haben.

Nun war endlich der Augenblick zu der schon lange geplanten Reise nach Berlin gekommen, zu der es einen wahrhaft österreichischen Staatsmann auch dann drängen muß, wenn keine besonderen Probleme vorliegen, die dabei gelöst werden können. Diese Besuche österreichischer Minister im Reich und reichsdeutscher Staatsmänner in Österreich werden sicherlich bei unserer Stammesliebe immer mehr als eine Selbstverständlichkeit angesehen werden, die keiner besonderen Begründung bedarf.

Eine tausendjährige Geschichte verbindet die Ostmark, das heutige Österreich mit Deutschland, und auch als Vertreter der deutschen Kultur in Österreich, als Vertreter des Landes, das auf allen Gebieten der hochentwickelten deutschen Kultur Schätze von unwägbarem Werte hervorgebracht

hat, freue ich mich, Bekenntnis ablegen zu können. Denken wie an das Abelnungelied, das die beiden deutschen Schicksalsströme verbindet, das größte Kleinod deutscher Dichtung ist, erinnern wir uns an die Pflege des Minnesanges am Hofe der Babenberger, denken wir daran, daß das geistige Verbindung zwischen dem deutschen

Norden und Süden nie abgerissen ist, wie sie zur Zeit der deutschen Klassik mit einem Goethe und Schiller den österreichischen Klassiker Grillparzer der Weltliteratur gab und daß Wien die hervorragendste Pflegestätte der deutschen Musik geworden ist. Die in den letzten Jahren begangenen Jahrhundertfeiern für den Tonherrscher Beethoven und den Kiederfürsten Schubert sind nur wenige Beispiele für meine Worte. Die Not des Krieges, das Elend der Nachkriegszeit, die vielen tausend Wunden, welche die letzten 16 Jahre uns geschlagen haben, konnten daran nichts ändern, sie haben uns vielmehr nur noch in höherem Maße einander nähergebracht. Gemeinsam war und ist uns die millivolle Arbeit an der Wiederaufrichtung dessen, was die Kriegskatastrophe an kulturellem und materiellem Bestum der deutschen Nation vernichtet hat. Gemeinsam ist uns der Wille, ein festes Fundament für eine Zukunft zu bauen, die uns jenes Leben ermöglicht, auf welches das deutsche Volk im Hinblick auf die Größe



seiner Vergangenheit und seiner kulturellen Leistungen Anspruch hat.

Ich schließe mit dem Wunsche, daß mit der Haager Konferenz der Lebensweg des deutschen Volkes im Reich und in Österreich ein Ende finden möge, und daß von nun an die beiden deutschen Brüder Hand in Hand der Sonne entgegengehen können.

Internationale Kapitalwanderung — Europäisches Steuerrecht?

Von Kurt Heinig, M. d. N.

Die Tatsachen schaffen neue Erkenntnisse, und diese sprengen historische Horizonte.

Am 9. September 1929 sprach der Reichsaussenminister Stresemann in Genf davon, daß er es ablehne, die wirtschaftliche Vereinigung und Dereinstimmung der europäischen Staaten als eine Utopie anzusehen. Er fragte: Wo bleibt die europäische Münze, wo die europäische Wertsmaße?

Wir glauben, diese Fragen lassen sich umfassend ergänzen, ohne daß damit weiter in das Gebiet zutunförmiger Phantasie geschritten würde als mit den obigen Fragen. Nehmen wir als Beispiel die internationale Kapitalwanderung. Die Kapitalwanderung innerhalb Europas ist heute eine Selbstverständlichkeit. Das „goldene Blut“ fließt durch das Überfließen ganz Europas, es kennt keine Landesgrenzen. Mit moralischen oder politischen Argumenten ist diesen Tatsachen ebenso wenig beizukommen wie mit den Begriffen der Überfremdung und Steuerflucht. Europa wird eben immer mehr zur wirtschaftlichen Einheit, unter Schmerzen und Krisen — aber die Tatsache selbst ist nicht zu leugnen. Warum sollte dann nicht im Gefolge dieser selbstverständlichen Entwicklung in nächster Zukunft eine europäische Steuerergesetzung möglich sein?

Untersuchen wir das Problem am praktischen Beispiel.

In vielen deutschen Industrien arbeitet ausländisches Kapital. Registrieren wir die Tatsache systematisch.

Das amerikanische Kapital hat Interessen in der deutschen Papier- und Zellstoffindustrie, in der Grammophon- und Schallplattenindustrie, in den Banken, in der chemischen Industrie, in der Automobilindustrie, in der Elektrizitätsindustrie.

Das englische Kapital hat Interessen in der deutschen Automobil- und Elektrizitätsindustrie, in der Schiffahrt, in der Schloßindustrie, der Zelluloseindustrie, bei den Warenhäusern und in der Zersetzungsindustrie.

Das holländische Kapital hat Interessen in der deutschen Margarine-, Öl-, Tabak-, Kautschuk-, Metall-, Glas- und Glühlampenindustrie, im Holzgewerbe, bei den Warenhäusern, in der Kosmetik und in der Telegraphenindustrie.

Das belgische Kapital hat Interessen in der deutschen Glas-, Korb-, Kohle- und Elektrizitätsindustrie.

Das französische Kapital hat Interessen in der deutschen Kohle-, Elektrizitäts-, Eisen- und Mühlenindustrie.

Das luxemburgische Kapital hat Interessen in der deutschen Kabel- und Kohlenindustrie.

Das schweizer Kapital hat Interessen in der deutschen Elektrizitäts-, Schokoladen- und Kielesindustrie, außerdem im Holzgewerbe.

Das italienische Kapital hat Interessen in der deutschen Automobilindustrie.

Das tschechoslowakische Kapital hat Interessen in der deutschen Schokoladen-, Braunkohle- und Schuhindustrie.

Das polnische Kapital hat Interessen in der deutschen Eisen- und Kohlenindustrie.

Das schwedische Kapital hat Interessen in der deutschen Kugellager- und Zündholzindustrie.

Ebenso umfassend, wenn auch schwieriger zusammenzufassen, ist die Liste derjenigen außerdeutschen Industrien, in denen deutsches Kapital arbeitet. Es sei hier nur an die französisch-amerikanischen Interessen der deutschen Elektrizitätsindustrie, an die holländisch-amerikanischen Interessen der deutschen Baugroßunternehmen, an die schwedisch-englischen Verbindungen der deutschen Papierindustrie, an die holländisch-amerikanischen Verbindungen der deutschen Kunstfaserindustrie, an die internationalen Arbeitsgebiete der deutschen chemischen Industrie und der deutschen Kielesindustrie erinnert. Dazu kommt noch, daß in den jüngstvergangenen Jahren hunderte der großen und größten deutschen Aktiengesellschaften und Tausende von Privatfirmen sich durch Gründung von ausländischen Tochtergesellschaften, durch Verbindungen mit Konzernfirmen oder durch die Schaffung einfacher Kontokorrentkonten in nichtdeutschen Banken, dem Strom der internationalen Kapitalwanderung angeschlossen haben!

Interessant kann diese Verbindungen genauer, dann ergeben sich zwei charakteristische Tatbestände.

Der Zufluß internationalen Kapitals in deutsche Unternehmen durch Anteilnahme an ihnen oder durch deren Erwerbung erfolgt zu dem Zwecke der Eingliederung des deutschen Marktes in internationale Marktzersetzungen. In allen diesen Fällen ist also das, was man Überfremdung nennt, nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern eingetreten. In England ist die Kugellagerindustrie und die Industrie der

Zersetzungen genau so „überfremdet“ wie in Deutschland. In Frankreich und Belgien gilt das gleiche für die Zündholzindustrie (trotz der Sondermonopole) und für Schokolade, wie es bei allen nichtdeutschen Ländern Europas für elektrische Birnen zutrifft. Nicht nur die deutsche Margarineindustrie ist überfremdet und auch nicht nur die deutsche Schallplattenindustrie, alle europäischen Länder sind europäisch oder europäisch-amerikanisch „überfremdet“!

Dazu kommt bei dieser internationalen Verdrängung noch als weiteres, daß nicht nur die Produktionen verbunden wurden, um den europäischen Markt als Ganzes zu beherrschen, das Kapital, mit dem diese Organisation verknüpft oder zupande gebracht wurde, ist jenseits seinerseits ebenfalls internationalisiert.

Die großen spanischen und belgischen Verwaltungsgesellschaften gemaltiger internationaler Elektrofirmen geben ihre Aktienemissionen an allen Börsen der Welt. Die jungen Aktien der Compania Hispano-Americana de Electricidad, Madrid (Osbe), sind ebenso wie die Svenska Ländets Aktiefelag, Stockholm (Schwedische Börsenbörse), die Standardwerte aller großen europäischen Börsen; je werden auch in Berlin offiziell notiert.

Der Tatbestand dieser „Überfremdung“ ist also wohl nicht, wie oberflächlichweise gern angenommen wird, die Zersplitterung der deutschen Industrie, sondern deren Eingliederung in europäische oder gar weltwirtschaftliche Kombinationen des Privatkapitals. Man darf nie vergessen, daß zur Vergegnung die Überwindung des einen durch den anderen gehört; bisher ist in der deutschen Industrie kaum ein solcher Fall zu registrieren gewesen. Von der internationalen Verdrängung in der Automobilindustrie bis zum Kielesmarkt ist immer eine freiwillige Verdrängung und Verknüpfung zwischen dem deutschen und dem internationalen Produktionskapital und Finanzkapital erfolgt.

In allen den eben geschilderten Fällen handelt es sich letzten Endes um internationale Kapitalwanderung, nicht um Zersplitterung der deutschen Industrien. Ebenso wenig handelt es sich bei der Auswanderung der deutschen Industrie um Vernichtung anderer nationaler Industrien, sondern um die produktive Umverteilung jener Kielesfirmen.

Das andere System der internationalen Kapitalwanderung — und das scheint uns heute das kennende zu sein — umfaßt nicht das Gold, das zur Produktion kommt, sondern die Rente, die aus die Warenzeugung ergibt wird. Das System dieser internationalen Kapitalwanderung arbeitet nach dem Grundsatz, daß der Gewinn in jene Länder abfließen dürfe, die die geringsten Steuern verlangen. Diese internationale Rentenwanderung hat den ausgesprochenen Zweck der Flucht des Verdienstes.

Die Wanderung der Verdienste, ja sogar der Unternehmungen selbst wird heute durch die Steuerpolitik einzelner Länder bewußt positiv beeinflußt.

Zur Zeit findet zwischen einer ganzen Anzahl europäischer Kleinrenten ein förmlicher Konkurrenzkampf um die niedrigen Beherrschungslage für einwanderendes Kapital und zuziehende Aktiengesellschaften statt. Es sind abermals nicht nur kleine Länder, die in dieser Richtung ihre Steuerergesetzung neu gestalten.

Der kürzest hat Luxemburg ein Gesetz beschlossen, wonach die Beherrschung solcher Aktiengesellschaften, die reine Aktiengesellschaften sind, in ganz bedeutendem Maße herabgesetzt wird. Ein heftiger Konkurrenzkampf des kleinen Luxemburg ist das noch kleinere Fürstentum Liechtenstein. In diesem Kielesland mit seiner Hauptstadt Vaduz sitzen Aktiengesellschaften von Welttraf und erdballumfassendem Geschäft.

Zwischen der Schweiz und Holland findet seit langem ein heftiger Kampf um die günstigsten Bedingungen für einwanderendes Kapital statt. In der Schweiz sind dabei wieder die einzelnen Kantone in Konkurrenz. Es ist manchmal beinahe amüsan, wenn man privatkapitalistische Sachverhalte freieren freien die durch Gründung von ausländischen Tochtergesellschaften, durch Verbindungen mit Konzernfirmen oder durch die Schaffung einfacher Kontokorrentkonten in nichtdeutschen Banken, dem Strom der internationalen Kapitalwanderung angeschlossen haben!

Der Kampf um die Zuwanderung des Kapitals ist heute schon so weit entwickelt, daß die Steuerbehörden der verschiedenen Länder sich gegenseitig bei den großen internationalen privatkapitalistischen Gesellschaften unterbieten. Das freie Steuerabkommen tritt nicht selten an Stelle der Gesetz!

Legen diese Tatsachen nicht den Gedanken einer europäischen Steuerergesetzung sehr nahe? Es ist ja nicht nur Gewinn, der aus Deutschland flüchtet. Andere europäische Länder mit ähnlich entwickelter Steuerergesetzung müssen das gleiche erleben. Ist es auf die Dauer erträglich, daß sich in Europa steuerliche Erlassen erhalten, in die Unternehmen mit ihren Gewinnen flüchten,

deren gesamtes Geschäft von allen europäischen Völkern getragen wird? Sündigt die internationale Steuerflucht nicht letzten Endes zur europäischen Steuererlöshängigkeit?

Sicher ist auch diese hier angechnittene Frage nicht an einem Tage zu lösen. Aber es muß mit ihr eine Auseinandersetzung erfolgen. Es geht nicht an, daß Kapitalexport das eine Mal als Hebel und zu dem anderen Male als Verdrehen geklopelt wird. Ebensovienig ist es möglich, Kapitalimport mit der einen Hand jubelnd zu begrüßen, mit der anderen sornig zu verfeimen. Kapital

ist eine Realität, ebenso der Gewinn. Es ist mit ihm sachlich, d. h. ohne Liebe oder Haß, aber zweckmäßig, umzugehen. Wenn er „mit dem Federhalter über die Grenze springt“, weil er vor hohen Steuern flucht, so darf man sich nicht damit herablassen, daß das im Kande zurückbleibende Einkommen die Wiedergutmachungsarbeiten noch zu leisten nermag. Ebenso wie die Wiedergutmachung und der Reungs-Plan ist die internationale Kapitalwanderung und die Kapitalanbringung eine europäische Angelegenheit. Ein Teil von ihr muß die zukünftige europäische Steuerleggebung werden.

Dr. Adolf Köster †.

Es ist für die unglücklichen Freunde Dr. Adolf Kösters ein kaum zu lassender Gedanke, daß dieser starke, lebensfrohe, in seiner äußeren Erscheinung wie in seinem Wesen noch so junge Mensch nicht mehr zu dem Lebenden zählt.

Noch nicht 37-jährig ist der deutsche Gefandte in Jugoslawien noch einseitiger Krankheit dahingeraht worden. Erst vor wenigen Wochen, fünf vor Weihnachten, hatte er sich aus dienstlichen Gründen längere Zeit in Deutschland, vor allem in Berlin, aufgehalten. Immer wieder freuten sich seine zahlreichen Bekannten, wenn dieser mit dem politischen und geistigen Leben in der Heimat so eng verbundene deutsche Auslandsdiplomate wieder einmal nach längerer Zeit in ihrer Mitte weite. Früher kam er von Riga, und mußte viel Interessantes über die baltischen Nachbarstaaten, über das dortige Deutschland und über sonstjussische Probleme zu erzählen; neuerdings kam er von Belgrad, und so wurden seine mündlichen Berichte über die vielseitigen und brennenden Probleme Jugoslawiens und des Balkans überhaupt um so jeheiner, als sein neuer Wirkungskreis an Ausdehnung und an Wichtigkeit noch gewonnen hatte. Jeder, der mit diesem frugen Beobachter, mit diesem lebenswichtigen Menschen, mit diesem tatensrohen Politiker und Diplomaten in Verbindung kam, erkannte sofort den hohen Wert dieser Persönlichkeit und konnte nur wünschen, daß sie bald auf einem noch wichtigeren Posten zum Nutzen des Deutschen Reiches Derwendung finden möge!

Eine heimtückische Erkrankung, eine zu spät erkannte Blinddarmentzündung mit nachfolgender Vereiterung und Blutvergiftung hat diesen starken und frohen Menschen innerhalb weniger Tage, die Jahre gelegt, seine Pläne und Hoffnungen vernichtet, die Deutsche Republik etwas ihrer wertvollsten und zukunftsreichsten Söhne beraubt. —

Als unmittelbar nach dem Kapp-Putsch der jetzige Reichszangler Hermann Müller die Regierung zum ersten Male übernahm, er-

nannte er zum Außenminister den damals erst 37-jährigen Adolf Köster. Diele, die ihn nicht genügend kannten, wunderten sich über die Wahl, viele mußten nicht, daß Köster schon damals auf eine zehnjährige erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken konnte: als Privatdozent der Philosophie, als Romanistiftlicher, als sozialdemokratischer Redakteur und später Kriegsberichterstatter, und schließlich als unermüdetlicher Sachverwalter der deutschen Sache in seiner Schleswig-Holsteiner Heimat, wo er im Winter 1920 als Reichskommissar bei der deutsch-dänischen Volksabstimmung gewirkt hatte. Wenn er auch das Ministerium des Auswärtigen nur kurze Zeit leiten konnte, er hatte sich in diesen Wochen doch so weit durchgeführt, daß man ihm im Oktober 1921 das Reichsministerium des Innern anvertraute, das er mit großer Eiferkraft im Geiste der Weimarer Verfassung über ein Jahr führte. Seine späteren Erfolge als Diplomat lassen sich am besten durch zwei Tatsachen dokumentieren: in Riga traten bei seiner Regierungskrise die lettischen Parteien an ihn mit der Bitte heran, bei den Verhandlungen mit der deutschen Minderheit über den Eintritt in ein Koalitionskabinet zu vermitteln. Gibt es überhaupt ein größeres Zeichen von Vertrauen in die Autorität und in den Geist eines fremden Diplomaten? Und der zweite Beweis — den hat er freilich nicht mehr erlebt, aber er kann seine Familie und das mit ihm trauernde deutsche Volk mit Stolz erfüllen: Ganz Jugoslawien hat durch seine beruflichen Vertreter — König, Regierung, diplomatischen Korps, Arbeiterkammern, deutsche Kolonie — dem toten deutschen Gefandten ein Ehrenbleib gegeben, wie es dabei nicht einheimischen Staatsmännern kaum zuzutun geworden war. Obwohl er weniger als zwei Jahre in Jugoslawien wirkte, hat die Stadt Belgrad beschlossen, eine Straße nach Adolf Köster zu benennen.

Deutschland hat einen seiner besten Söhne wie so früh verloren!

Victor Schiff.



Die Orientpolitik der Labour-Party.

Von Dr. Elias Hurwicz.

In ihrer Einstellung gegenüber dem gesamten Komplex der Orientprobleme des Empires befolgt die Labour Party methodisch dasselbe Prinzip wie in der Innenpolitik: keine gewaltsame und überstürzte Umwälzung, sondern eine langsame, systematische Änderung der Dinge. Der Grund dieser Haltung liegt hier aber nicht nur in den allgemeinen Anschauungen der Labour Party, nicht nur fernher in dem vielfach hemmenden Widerstand der noch in den Traditionen der überlieferten britischen Orientpolitik stehenden Diehards, sondern ebenso sehr in der Struktur des Empires selbst. Hat doch Rudolf Kellens diese über den ganzen Planeten zerstreute, räumlich unzusammenhängende Weltreich ein „Wunderwerk der britischen Staatskunst“ genannt. Jst nicht bei der Handhabung eines derartigen Kunstwerks große Vorsicht geboten?

Demnach kann schon heute behauptet werden, daß die wachsende Einsicht in die historische Notwendigkeit der Nationalbewegung der Orientvölker die Labour Party, bei aller Vorsicht, zu einer Änderung der überlieferten britischen Orientpolitik veranlaßt, die in dem Prinzip des divide et impera oder in einem Einvernehmen zwischen den Dingen bestanden hat. Demgegenüber will die Orientpolitik der Labour-Männer offenbar in erklärlicher Weise dem Selbst-

ständigkeitsstreben der Orientvölker Rechnung tragen; ihr letztes Ziel aber ist: Umwandlung der jetzt beherrschten oder bevor-mundeten Gebiete in Dominions, in freie Mitglieder eines föderativen britischen Weltreiches der Zukunft. Das förmliche Desistieren des Dominion-Status an Indien, die Aberkennung des scharfmachenden Lord Kiro's aus Kairo (gleich nach der Regierungsumkehr der Labour Party, die Anbahnung eines neuen Regimes in Ägypten, die Voranmeldung des Eintritts des Traks in den Völkerverbund — ist das alles nicht ein einträgliches Bemühen für die oben charakterisierte Einstellung?

Am deutlichsten kann man alle diese Züge der neuen britischen Orientpolitik an dem anglo-ägyptischen Paktentwurf studieren, der ja das detaillierteste und zugleich am bestgenau umskizzierte Vertragswerk der Labour Party im Orient darstellt. Jene, die den Willen der Labour Party zur Auegshaltung des Orientlebens, verweisen auf solche Bestimmungen dieses Vertragsentwurfs, wie z. B., daß die englischen Truppen, die bisher in Kairo stationiert waren, nun nach der Eröfndung des Suez-Kanals und der Küste des Roten Meeres verlegt werden sollen, was ja lediglich einen Stellungswechsel darstellt; oder auf die Wieder-

herstellung der englisch-ägyptischen Verwaltungsgemeinschaft im Sudan (an Stelle der bisherigen alleinigen Engländer), was ja nur die Wiedereinführung des Status quo ante sei usw.

Daß es sich indessen bei allen diesen Dingen nicht lediglich um umbelebende Formalien handelt, beweist der außerordentlich heftige Widerstand, den das Oberhaus erst Mitte Dezember v. J. dem neuen Verfassungsentwurf entgegensetzte, ganz abgesehen von der Kritik solcher Professoren wie „Daily Express“, „Morningpost“ und „Evening Standard“. Die Hauptursache, die im Unterhaus noch Ende 1929 von Chamberlain u. a. gegen die Ägyptenpolitik erhoben wurden, gipfelten darin, daß die die Besitzungen Englands in Obersee und das Leben und Eigentum der Engländer in Ägypten gefährde. Diese Kritik schließt weit über das Ziel hinaus: denn die englische Truppenmacht wird zwar aus der Hauptstadt verlegt, bleibt aber doch im Lande, ebenso wie die Kaufkraftkräfte; die Kapitalationen sollen zwar aufgehoben werden, dafür aber die gemäßigten Gerichte bleiben usw. In allem offenbart sich der Kompromisscharakter der neuen Orientpolitik. Daß diese dennoch als Fortschritt empfunden wird, beweist aber doch wohl am besten ihre Aufnahme in Ägypten selbst; die Hauptorgane der dortigen Presse: „Al-Azam“ und „Al-Safs“ begrüßten sie; vor allem aber: der Führer der intransigenten Wasf, Nuhas Pascha, bejaht sie gleichfalls! Das Grundmotiv dieser Bejahung besteht darin, daß England nunmehr den Beitritt Ägyptens in den Völkerverbund freigeibt, daß das bisherige Verhältnis zwischen den beiden Staaten in ein militärisches und politisches Bündnis umgewandelt werden soll, und — last not least — daß Ägypten in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung freie Hand erhält. Der englische Verwaltungsapparat soll aus freien Willen, und Finanzberater reduziert werden; sollte aber Ägypten künftighin ausländische Berater aus freien Stücken anstellen, so verpflichtet es sich allerdings, dazu Engländer zu bestellen. Die inzwischen stattgefundenen Parlamentswahlen haben der Wasf-Partei einen unerbitterten Sieg gebracht. Die Weiterentwicklung wird im wesentlichen davon abhängen, ob das kommende Parlament an der Verständigung mit England festhalten oder, wie bereits befürchtet wird, in die Kustapiten des dreizehnten indischen Nationalkongresses (siehe darüber unten) treten wird.

Der weiteren erwünschte Verwaltungsabbau führt uns wohl noch in ein weiteres Motiv der Orientpolitik der Labour Party ein: das Motiv der Sparmaßnahme (dem letzten Endes auch die Flottenverkleinerung mit Amerika entspringen ist). Denn was für Mac Donald und Snowden wichtig ist, kann auch für Henderson nicht gleichgültig sein. Und so sehen wir, daß im Irak a) das englische Beamtensystem bereits auf ein Drittel reduziert worden ist; b) ökonomischen Motive gehen aber mit politischen Hand in Hand: dieser Beamtenabbau geht parallel mit der Bereitschaft zur Annahme des Traks für die Aufnahme in den Völkerverbund (im Jahre 1932), die die englische Regierung am 4. November v. J. auch formell dem Generalsekretär des Völkerverbundes mitgeteilt hat.

Die politische Freigabe des Traks entspricht übrigens auch einem sich in neuerer Zeit immer häufiger bemerkbar machenden ökonomischen Desinteressen am diesem Lande; die Baumwollenernte im Mesopotamien-Gebiet scheinen unerblickend gesunken zu sein. Die überaus wichtige strategische Bedeutung des Traks als Verbindung zwischen dem Mittelmeer und Indien bleibt dennoch auch hier weiter gewahrt — solange britische Flugzeuge im Lande ihre Station haben. Wir sehen: je größer die Forderung des bisherigen britischen Regimes im Orient ist, desto größer wird die Bedeutung der britischen Luftflotte, deren Zukunftswert ja schon Churchill vor Jahren betont hat.

Weitens schwieriger liegen für die Labour Party die Dinge in Indien und in Palästina. In Indien hat mit dem Kennenbleiben des Jahresendes 1929 ein Ultimo-Gesetz, die des Nationalkongress im Januar v. J. England für die Einführung des Dominion-Status setzte, eine neue Welle des Radikalismus eingekehrt, die mit dem Attentat auf den Vizekönig begann und politisch ihren Gipfel in der gegen England gerichteten Boykottresolution des Nationalkongresses fand. Daß diese Radikalisierung der indischen Nationalbewegung — auch wenn sie praktisch nicht so weite Kreise zieht, wie es anfangs schien — der Labour Party höchst unangenehm ist, hat das Parteiorgan „Daily Herald“ neuerdings offen ausgesprochen. Dennoch will die britische Regierung ihre Unabhängigkeitspolitik nicht verlassen, nicht verfallen in die englo-indische Konferenz noch früher als es ursprünglich beabsichtigt war, einberufen, allerdings wird bis dahin auch die Simon-Reformkommission ihren Bericht veröffentlicht haben.

Wollte man aber aus der allgemeinen, auf Befriedigung des Orients ausgehenden Politik der Labour Party auch auf Befriedigung Palästinas schließen, so würde man, wie mir scheint, einen Fehler begehen. In Orientländern, in denen das Volk bisher nur der britischen Herrschaft gegenüberstand, ist durch die Änderung des Regimes, wie z. B. Ägypten zeigt, eine Befriedigung möglich. Anders in Palästina, wo der arabische Nationalismus sich zugleich auch an den Juden reißt, und wo keine Änderung des Regimes im wichtigsten Punkte eintritt, da ja, wie der Kolonialminister Lord Phipps bald nach den Unruhen im Heiligen Lande erklärte, die Labour-Regierung nach wie vor an der Balfour-Deklaration über das „jüdische Nationalheim“ in Palästina festhalten wird. Der etwaige Vergleich mit dem Gegensatz zwischen Hindus und Moslems in Indien würde aber hinken. Denn hier ist der Gegensatz im wesentlichen ein religiöser, zwischen Juden und Arabern aber ein politischer. Palästina bleibt somit eine der wunden Stellen der britischen Orientpolitik auch unter der Labour Party. Inzwischen hat die von London entsandte Kommission, die die Ursachen der jüngsten Unruhen untersuchen sollte, ihre Arbeiten beendet. Das überaus schwierige Problem, einen Modus vivendi zwischen Juden und Arabern zu finden, wird daher nächstens an die britische Regierung gebeterlich herangetragen. — (Anderer Kenner des Landes beurteilt die Entwicklung in Palästina optimistisch. Die Schriftl.)

Der Entwurf eines Reichsministergesetzes.

Von Ministerialrat Dr. Olfacher.

Von der Reichsregierung ist dem Reichstag der Entwurf eines Gesetzes über die Rechtsverhältnisse des Reichskanzlers und der Reichsminister (Reichsministergesetz) vorgelegt worden, das vom Plenum bereits dem Haushaltsausschuß überwiesen worden ist und bald nach dessen demnächstigen Zusammentritt beraten werden wird. Mit diesem Gesetz soll eine Lücke in der Nachkriegslegislation ausgefüllt werden, die in Entschlüssen des Reichstages und auch in der Öffentlichkeit wiederholt beanstandet worden ist.

In der Rechtsstellung der Reichsminister unterscheidet man insbesondere ihre innere Stellung in der Reichsregierung und ihre sich aus der Ministerstellung ergebenden persönlichen Rechte und Pflichten. Letztere sind in der Hauptsache im Reichsbeamtengesetz von 1875 und erstere in der Reichsverfassung von 11. August 1919 festgelegt. Im Gegensatz zu der verfassungsmäßigen Regelung, die den durch die Staatsumwälzung eingetretenen neuen Verhältnissen voll Rechnung trägt, sind die auf die Minister bezüglichen Bestimmungen des Reichsbeamtengesetzes auf die durch die parlamentarische Regierungsform geschaffene neue Lage nicht umgestellt worden. Die Reichsminister der Republik unterscheiden sich von denen der Vorkriegszeit nach außen hin insbesondere dadurch, daß sie dem Parlament gegenüber selbständige Verantwortung tragen, während in der Vorkriegszeit nur der Reichskanzler

dem Parlament gegenüber verantwortlich war. Die früheren Minister konnten daher durch ein Mißtrauensvotum des Parlaments nicht gestürzt werden, sondern nur der Reichskanzler. Sie waren lebenslanglich angestellte Reichsbeamte, wie alle übrigen Beamten, und zählten wie andere Beamtengruppen, z. B. die des auswärtigen Dienstes und einige der Militärverwaltung, zu den sogenannten politischen Beamten, die jederzeit ihres Amtes entkoben und auf Wartegeld gesetzt werden konnten. Aus ihrer Beamtenerschaft ergab sich das Recht auf Pension und auf Hinterbliebenenversorgung. Hierauf hatten sie Anspruch, wenn sie zehn Jahre Beamte oder wenn sie mindestens zwei Jahre Minister waren. Die Pension errechnete sich aus dem zuletzt bezogenen Gehalt. Die früheren Minister ergänzten sich in der Regel aus den älteren Beamten des höheren Dienstes der Reichsministerien. Die Ministerstellung war für diese Beamten die letzte und höchste Stufe ihrer Beamtenlaufbahn.

In der parlamentarischen Regierungsform ist das naturgemäß anders. Hier ist nicht nur der Reichskanzler, sondern es sind auch die Reichsminister von dem Willen der jeweiligen Parlamentsmehrheit abhängig. Wer heute zum Reichsminister ernannt wird, kann schon morgen vom Parlament wieder gestürzt werden. Minister wird in der Regel nicht ein Beamter, sondern ein Parlamentarier, der aus den Kreisen der Wirt-

schaft, der Landwirtschaft, der Arbeitnehmerschaft usw. entnommen wird. Wird ein Beamter Minister, so wird er regelmäßig nicht wegen seiner Beamtentätigkeit und -eigenschaft Minister, sondern wegen der Zugehörigkeit zu einer der die Regierung bildenden Parteien. Es leuchtet ein, daß bei einer derartigen grundlegenden Änderung der Ministerstellung die persönlichen Rechte der Reichsminister aus dieser Stellung anders sein müssen als vorher. Wenn daher trotzdem in den letzten zehn Jahren die bisherigen Bestimmungen für sie weiter ergolten haben, so ist dies nur daraus zu erklären, daß die Gesetzgebung auf diesem Gebiete den neuen Verhältnissen nicht sofort Rechnung tragen konnte und vielleicht auch wollte, weil erst eine gewisse Entwicklung und Erfahrung abgewartet werden mußte. Welch ungleiche Verhältnisse durch die Übertragung der Rechtsverhältnisse der Reichsminister der Vorzugszeit auf die der Republik entfallen, ergibt sich beispielsweise daraus, daß ein Beamter — ganz gleich welcher Besoldungsgruppe er angehört — in dem Augenblick, in dem er zum Minister ernannt wird und in seiner Beamteneinstellung bereits zehn penfionsfähige Dienstjahre erworben hat, sofort Ministerpension aus dem Ministergehalt erhält, selbst wenn er nur eine Stunde im Ministeramt gewesen ist. Wird dagegen ein Angehöriger des freien Berufs aus seinem bisherigen Beruf herausgerissen und zum Minister ernannt, so erhält er selbst dann keine Ministerpension, wenn er 14 Jahr lang das Ministeramt bekleidet hat.

Der dem Reichstag vorgelegte Entwurf eines Ministergesetzes versucht die aus den veränderten Verhältnissen notwendigen Folgerungen zu ziehen, stellt eine umfassende Kodifikation des Ministerrechts dar und enthält sehr bemerkenswerte Änderungen. Sehr wenige wird es interessieren, was in den 50 Paragraphen des Entwurfs im einzelnen über die Ernennung, über die Eidesleistung, über Geschäftsbereich, über Entlassung usw. enthalten ist. Es soll daher nachstehend nur auf die wichtigsten und grundsätzlichen Neuerungen hingewiesen werden. Dies sind folgende:

1. Nach dem Entwurf wird der Reichskanzler und werden die Reichsminister ihrer Eigenschaft als Reichsbeamte im Sinne des Reichsbeamtenengesetzes entkleidet. Sie werden Amtsträger eigenen Rechts. Die sich aus diesem Amtsverhältnis ergebenden Rechte und Pflichten werden im einzelnen festgelegt.
2. Nach ihrer Entlassung sollen sie ein Übergangsgeld erhalten, das für die gleiche Anzahl von Monaten gezahlt wird, als sie das Ministeramt bekleideten, jedoch mindestens für ein Jahr und höchstens für fünf Jahre. Für Minister, die das 50. Lebensjahr überschritten haben, ist eine Verlängerung dieser Zeit mit Rücksicht darauf vorgesehen, daß der Rücktritt in ihren früheren Beruf für sie in den späteren Lebensjahren erschwert

ist. Das Übergangsgeld soll während der ersten drei Monate nach dem Ausscheiden in Höhe des bisherigen Gehalts und von da an in Höhe der Hälfte des Gehalts gewährt werden. Dieses Übergangsgeld tritt also an die Stelle der bisherigen Ministerpension und wird nach dem Entwurf an die ausgeschiedenen Reichsminister in gleicher Höhe gezahlt ohne Rücksicht darauf, ob sie aus dem freien Beruf kammen oder dem Beamtenstande angehörten. Das Übergangsgeld soll den Rücktritt in den früheren Beruf ermöglichen und für die Übergangszeit den bisherigen Lebenshaltung angemessenen Lebensunterhalt gewährleisten.

3. Eine lebenslängliche Verordnung scheidet der Entwurf nur für den Fall vor, daß ein Minister bei Ausübung seines Amtes oder im Zusammenhang mit seiner Amtsführung ohne eigenes Verschulden eine Gesundheitsdauerung erlitten hat, die mit einer wesentlichen und dauernden Beeinträchtigung seiner Arbeitsfähigkeit verbunden ist. In diesem Falle kann ihm der Reichspräsident auf Vorstoß der Reichsregierung eine Ruherente bewilligen, die im Anfschlag an das Übergangsgeld gemährt wird und bis zu 80 v. H. des vorgesehenen Übergangsgeldes betragen darf.
4. Eine sehr wesentliche Änderung ist auch die, daß Reichs-, Landes- und Gemeinbeamte im Falle ihrer Ernennung zum Reichsminister trotz Gesetzes in den Ruhestand übertreten. Das ist eine Folge der Änderung der Rechtsstellung der Minister, die ja, wie bereits ausgeführt, nicht mehr Reichsbeamte sind. Die früheren Beamten erhalten durch die Aufhebung Beamteneinstellung nach ihrer bisherigen Stelle. Die Pension ruht selbstverständlich, solange sie Ministergehalt beziehen. Sie wird, solange sie Übergangsgeld oder in besonderen Fällen die Ruherente beziehen, auf diese Bezüge angerechnet.
5. Für die Känder wichtig ist die Bestimmung, daß sie berechtigt sein sollen, für ihre Minister für eine den neuen Reichsgrundfassen entsprechende Regelung zu treten. Durch diese Ermächtigung werden die Känder in die Lage versetzt, bei einer Neuregelung des Ministerrechts nach Reichsminister in verfassungsrechtlich geschützte Rechte einzugreifen.
6. Als Übergangsbestimmung ist vorgesehen, daß für die bereits aus dem Amte geschiedenen Minister und ihre Hinterbliebenen die bisherigen Verordnungsvorschriften gelten. Die beim Inkrafttreten im Amte befindlichen Minister fallen grundsätzlich bereits unter die Neuregelung, können aber beim Ausscheiden beantragen, nach den bisherigen Vorschriften behandelt zu werden.

Zur Zeitgeschichte

Die Zollwaffenstillstandskonferenz.

Am 17. Februar ist in Genf von dem früheren dänischen Außenminister, dem Grafen Moltke, die Zollwaffenstillstandskonferenz eröffnet worden, deren Einberufung in der letzten Versammlung des Völkerverbundes auf Antrag der Engländer, Belgier und Franzosen beschlossen worden war. Vertreten sind 34 Staaten, unter denen sich 26 europäische (d. h. sämtliche mit Ausnahme Albanien) befinden. Die Tagung erfolgt in gewisser Weise das Ziel, das im Jahre 1927 durch die Weltwirtschaftskonferenz begonnene Werk fortzusetzen. Das umfassende Programm, das man sich in Genf vor drei Jahren vorgenommen hatte, ist bisher kaum in den Anfängen realisiert worden. Zollmauern und Handelschemie sind nicht beseitigt, ja teilweise sogar verstärkt worden. Auch in der letzten Hälfte des Jahres 1929 haben von 27 europäischen Staaten 14 ihre Zölle erhöht, und unter den verbleiblichen 13 Staaten bereiten sieben zur Zeit Erhöhungen vor. Das Welttrüben hat sich also fortgesetzt, teilweise ist geradezu ein Wettlauf um Tariferrhöhungen zu verzeichnen. Und diese Ersetzung zeigt sich in dem gleichen Augenblick, wo in der Theorie die Notwendigkeit eines härteren wirtschaftlichen Zusammengehens der europäischen Känder den breiten Massen eindrucksvoll vor Augen gestellt wird. Europa leidet, seit

die neuen Grenzen von 1919 jahrelange Wirtschaftskrisen zerschritten haben, an dem Überprotektionismus und dem wirtschaftlichen Nationalismus, der in der Selbstverrogerung des eigenen Staates sein Ziel sucht und nicht sehen will, daß bei der engen Verflechtung Europas der Schaden des einen Staates niemals der Nutzen des anderen sein kann.

Der Vorschlag, der nacheinander die Genfer Konferenz befristet, besteht darin, eine Verpflichtung einzugehen, daß für zwei bis drei Jahre keine weiteren Zollerhöhungen vorgenommen werden, damit in der gleichen Zeit die Vorbereitungen für einen allgemeinen Abbau der Zölle getroffen werden können. Die Konvention, die vom Wirtschaftsausschuß des Völkerverbundes ausgearbeitet wurde und den Verhandlungen zugrunde liegt, sieht freilich eine Fülle von Ausnahmebestimmungen vor. Man hätte darum annehmen können, daß alle Staaten — auch diejenigen, die im gegenwärtigen Stadium weniger hohe Schranken für sich gezogen haben — sich grundsätzlich auf den Boden dieser Vorschriften gestellt hätten. Das ist aber keineswegs der Fall. In der ersten Tagungswoche hat vielmehr der italienische Vertreter den Grundgedanken der Konferenz in scharfer Weise bekämpft. Er hat grundsätzlich behauptet, ob Kollektivverträge, Abmachungen zwischen einer größeren Zahl von Staaten, überhaupt möglich seien

und ob nicht eine Festlegung auf den heutigen Stand der Zölle außerordentlich gefährlich sei; er hat ferner das Ausbleiben der Vertreter von übersee beklagt, während die Auffassung, daß es sich in diesem Falle um ein ausserordentlich europäisches Problem handelt, durchaus vorherrschend ist. So ist in dem Augenblick, wo die Vollkonferenz sich verzagt hat, um den Arbeiten von zwei Unterausschüssen Raum zu geben, die Lage recht präkar und das Endergebnis zweifelhaft. Die deutschen Vertreter aber werden entsprechend der Haltung, die Reichswirtschaftsminister Schmidt in seiner programmatischen Rede eingenommen hat, mit allem Nachdruck dahin arbeiten, daß das verhängnisvolle Zollmetrieren, das Europa konferenzunfähig zu machen droht, endlich beendet wird. Deutschland ist das einzige Land, das dem Gedanken der Wirtschaftsverständigung Opfer gebracht hat, indem es durch die im Dezember 1929 verabschiedete Zollnote bei 106 Positionen Ermäßigungen eintrahnte, denen nur 50 Tarifveränderungen entgegenstehen. Es kann also bei der Arbeit in den Kommissionen auf Latein verwieseln, denen die anderen Länder hoffentlich nachstreben werden. W. S.

Der neue amerikanische Botschafter in Berlin.

In Mr. G. M. Sackett begrüßt Deutschland nach dem Krieg den dritten Botschafter der Vereinigten Staaten in Berlin: nach Mr. Houghton, einem Kaufmann, der die politische Aufgabe des



Dauwesenplan vor sich sah und sie mit Verhängnis und Wohlwollen löste, und Mr. Schürman, einem Professor, der die kulturellen Beziehungen besonders schätzte und pflegte, jetzt ein Industrieller, der in den wirtschaftlichen Problemen verliert ist. Das ist ja auch die Seite der deutschen Politik, die im Zusammenhang mit dem Heungsplan und den amerikanischen Anleihen, den bisherigen und erst jetzt den künftigen, den amerikanischen Botschafter

besonders beschäftigen muß. Der bisherige Senator aus Kentucky bringt dazu erfahrenes Sachverstandnis wie auch Willen mit sich. Daß dieser Vertrauensmann des neuen Präsidenten Hoover die Grundlinien der amerikanisch-deutschen Politik nicht nur nicht zu ändern beabsichtigt, sondern sie geradezu befestigt, beweist seine Ansprache an den deutschen Reichspräsidenten von Hindenburg anlässlich der Überreichung seines Beglaubigungsscheines, in der er fast mit den gleichen Worten, wie bei anderer Gelegenheit sein Vorgänger Schürman getan hat, die Formalisierung von der Parallelität und Identität der amerikanischen und deutschen politischen Ideen und Ideale wiederholt. J. A. H.

Osterreichisch-italienischer Schiedsgerichtsvertrag.

Bei der Haager Konferenz war die Devisse von der Siquibierung des Weltkrieges ausgegangen worden. In langwierigen Verhandlungen ist es dem österreichischen Bundeskanzler Schober gelungen, auch Osterreichs Befreiung von der Reparationsschuld zu erwirken, die noch wie ein Damoklesschwert über dem schwer geprüften Lande hing. War damit die Beilegung der empfindlichsten materiellen Fragen aus dem Weltkrieg erreicht, so mußte um so stärker der Augenblick gekommen scheinen, auch die übersee politische Spannungen und Verblühtungen zu beseitigen, die als Auswirkungen der Friedensverträge die Beziehungen Osterreichs zu seinem südlichen Nachbar gefährdet hatten. Da es gerade die italienische Unterstützung auf der Haager Konferenz war, welche die Zurückziehung aller Forderungen der Sukzessionsstaaten, vor allem im Hinblick auf die phantastisch hoch geschätzten „Verwaltungsaltersschulden“ ermöglicht, erhielt die schon fast langem und bereits von den Amtsvorgängern des Bundeskanzlers Schober geplante Fahrt nach Rom auch den Charakter einer aufrichtigen Dankesofferte. Die komplizierten Verhältnisse, welche der Zusammenbruch in den Beziehungen zwischen Osterreich und dem größten Sukzessionsstaat der Habsburger Monarchie, Italien, geschaffen hatte und die daraus resultierende Notwendigkeit, eine Reihe von italienischen Sonderforderungen gegenüber dem heutigen Osterreich zu regeln, machte

überdies besondere materielle Verhandlungen zwischen Osterreich und Italien notwendig, welche bei dieser Gelegenheit zu einem für alle Seiten zufriedenstellenden Abgleich werden konnten.

Das nach außen hin fächerförmige Ergebnis der Konferenz nach Rom ist allerdings der Schiedsgerichtsvertrag zwischen Osterreich und Italien, der sicherlich nicht durch seinen, den von Osterreich bereits mit sieben anderen Staaten abgeschlossenen Schiedsverträgen konformen Inhalt, sondern lediglich durch den unerfreulichen Charakter des bisherigen Verhältnisses zwischen den beiden Staaten motiviertes Aufsehen erregte. Nicht nur die Erklärungen und offiziellen Kommentare, sowohl auf österreichischer wie auf italienischer Seite, sondern auch die Veröffentlichung des Vertrages selbst widerlegte alle Kombinationen auf das glühendste, die darin gemeint, als ob nur Osterreich in ein italienisches Zahlungs-system eingestuft worden wäre, oder als ob der Vertrag überhaupt eine Spitze gegen eine andere Macht oder Staatengruppe hätte. Auch das Wort von einem „Canonaggio“ Osterreichs nach Rom wurde durch den Vertrag selbst vollkommen widerlegt, der im Gegenteil in seinen hauptsächlichsten Punkten ein Verfahren festlegt, welches die Austragung politischer Zielungen, für welche das übliche diplomatische Verfahren nicht ausreicht, auf der Basis absoluter Gleichberechtigung und politischer Selbständigkeit beider Parteien ermöglicht. Es erwehrt sich, auf die sehr zerstreuten Lateinamerikanern von einer Militärförderung zwischen Osterreich und Italien einzugehen, die Osterreich verpflichtet hätte, gegen ein italienisches finanzielles Kompensation auf Südtirol und den Anschluß zu verzichten, und Italien gegen einen Nachbarsaat militärische Hilfe zu leisten. Diese Ausstellungen sind in der breiten Öffentlichkeit der verdienten Käckerlichkeit andeutsagen.

Selbstverständlich sieht im Vertrag kein Wort von Südtirol und keine Silbe vom Anschluß. Diesen Mangel zu kritisieren besteht nicht der geringste Grund. Naturgemäß hat Osterreich nicht die geringste völkerrechtliche Möglichkeit, das Schicksal der deutschen Kultur in Südtirol zu sichern oder zu verbessern. Für dieses Widerbelanggebiet gelten nicht einmal die vom Völkervertrag festgesetzten Mindestverpflichtungen. Die Geltung des Südtiroler Beschlusses ist daher ausschließlich eine Frage der ethischen Beziehungen zwischen dem großen deutschen Gesamtvolk und der italienischen Nation. Osterreich hat daher durch den Vertrag mit Italien die nationalen Interessen in keiner Hinsicht verletzt. Es ist vielmehr zu erwarten, daß der Vertrag durch die Besserung der politischen Atmosphäre, die er offensichtlich herbeigeführt hat, sich auch in dieser Hinsicht günstig auswirkt. Ähnliches gilt hinsichtlich des Problems der politischen Einigung aller Deutschen. Die völkerrechtlichen Hindernisse, die auf Grund der gegebenen internationalen Machtverhältnisse das in den Friedensverträgen theoretisch offen gelassene Tor heute noch verschließen, haben sich durch den Vertrag keineswegs um Schlacken geändert. Es ist in weiter Kreise bekannt, daß der überwiegende Teil der öffentlichen Meinung Italiens die Frage recht opportunistisch beurteilt und beispielsweise das Zustandekommen einer Donausöderation viel stärker perhorresziert, als den Zusammenschluß der beiden deutschen Staaten zu einer politischen Einheit, von der das italienische Volk eine freundschaftliche Nachbarschaft erwarten kann. Und nicht bloß die Kreise, welche aus parteipolitischen Gründen mit dem heutigen politischen Regime in Italien sympathisieren, sondern der überwiegende Teil der öffentlichen Meinung im Deutschen Reich hat den Anschluß des Vertrages zwischen Osterreich und Italien als ein Ereignis angesehen, welches zwischen dem Reich und der Appennin-Rainalpen geschlagen wurde. Dieser Umstand läßt die Überzeugung erheben, daß Schobers Besuch in Rom und seine politischen Erarbeitungen auch wesentlich im gemeinschaftlichen Interesse liegen, das Osterreich wie Deutschland in ihren politischen Aktionen nach der Bereinigung aller Kriegesfolgen in Zukunft stärker berücksichtigen kann, als es bisher unter dem Druck der ungeklärten internationalen Verhältnisse möglich war.

Regierungswechsel in Frankreich.

Das Kabinett Cardieu ist bei der Beratung des Budgets gesplittert. Weder die Tatsache, daß das Kabinett Cardieu auf der Londoner Seekonferenz die maritimen Interessen Frankreichs, und zwar in keineswegs leichter Position zu vertreten hatte, noch die bei bevorstehenden und auch für Frankreich lebenswichtigen parlamentarischen Durchberatung der Heungs-Gesetze hat die französische Kammer daran verhindert, über Finanzfragen Cardieu zu Fall zu bringen. Der Primat der Außenpolitik gilt eben in Frankreich ebenjomegen absolut wie bei uns und in anderen Ländern. Das Kabinett Cardieu war ein Rechtskabinett, an dem die Linke der französischen Kammer nicht beteiligt war, und dem vor allem auch die größte der französischen Linksparteien, die radikale, scharfe Opposition machte. Mit der Bildung des neuen Kabinetts wurde der Vorstehende der radikalen Partei Chaumets betraut, der vor etwa Jahresfrist den Vorsitz der Partei an Stelle des früheren Links orientierten Daladier übernommen hat. Man wird sich daran erinnern, daß Daladier beim letzten Kabinettswechsel zuerst mit der Bildung des Kabinetts

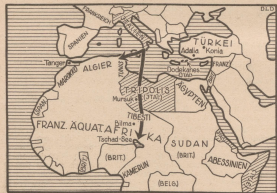
Grund- und Menschenrechte des gesamten Volkes sind aufgehoben, und wenn wir das Ende der Leiden und Unterdrückungen der deutschen Minderheit herbeiführen, so wissen wir, daß die Befreiungskämpfe der deutschen Minderheit nur sein kann, wenn zugleich das gesamte südlawische Volk von der Diktatur erlöst und eine wahrhafte Demokratie den gegenwärtigen Ausnahme- und Belagerungszustand befeitigen wird. Daß dies bald geschehe, erhoffen wir auch im Interesse der guten und von allen Mächten gereinigten wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen Deutschland und Südlawien, zwischen dem deutschen und dem südlawischen Volk.

Jacob Altmeyer

Der italienisch-französische Gegensatz in Nordafrika.

Der italienisch-französische Gegensatz in Nordafrika ist durch die Londoner Flottenverhandlungen und durch die letzten italienischen militärischen Operationen in Tripolis in der letzten Zeit wieder sehr stark in den Mittelpunkt der europäischen Politik getreten. Seine Grundlagen bilden gewisse italienische Forderungen in Tripolis und Tunis.

In Tripolis fordert Italien die Gebiete von Tibesti und Borka an der Südwestgrenze von Tripolis, die während der türkischen



Herrschaft in Tripolis zu diesem gehört haben, im Jahre 1919 jedoch in einer von England und Frankreich ohne Befragen Italiens vorgenommenen Grenzregulierung an Frankreich gekommen sind, in Tunis die Einteilung der Entnationalisierungspolizei, die dort seitens Frankreichs nach dem Weltkriege gegenüber dem in Tunis lebenden starken italienischen Volkselement eingesetzt und bis zum Jahre 1926 bereits dazu geführt hat, daß 40 000 ehemals italienische Staatsangehörige durch Annahme der französischen Staatsangehörigkeit Franzosen geworden sind. Diese Entnationalisierungspolitik läuft darauf hinaus, einen Zustand zugunsten Frankreichs zu ändern, der, geschaffen durch die Tatsache, daß von den rund 160 000 Europäern, die heute in Tunis leben, rund 130 000 ihrem Volkstum nach tatsächlich Italiener und nur 30 000 wirkliche Franzosen sind, von Frankreich fast langsam als eine Bedrohung seiner Herrschaft in Tunis empfunden wird. Diese Entnationalisierung kommt zum Ausdruck in Bestimmungen, die jedes in Tunis geborene Kind eines dort geborenen Italieners ohne weiteres zum französischen Staatsangehörigen machen; gleichzeitig ist Frankreich alles, um den italienischen Staatsangehörigen das Fußfassen und Leben in Tunis nach Möglichkeit zu erschweren, sofern sie sich nicht zur Annahme der französischen Staatsangehörigkeit entschließen.

Diese Entnationalisierungspolitik der Franzosen wird von Italien als ein Schlag gegen sein Volkstum empfunden, der Italien um so schwerer trifft, als eine weitere derartige Verflechtung der Bevölkerungsverhältnisse in Tunis geplant ist. Italien eine der wichtigsten Grundlagen seiner Ansprüche auf Tunis zu nehmen, das nur wenige Dampferstunden von Sizilien entfernt, landwirtschaftlich fruchtbar und reich an industriellen Rohstoffen, Italien nach wie vor als die von Natur aus gegebene Basis zur Erweiterung seiner Machtstellung im Mittelmeer ersehe. Italien hat deshalb auch wiederholt Einspruch erhoben. Es fordert die Aufhefung der diesbezüglichen französischen Bestimmungen und ihren Ersatz durch einen langfristigen Vertrag, der nach dem Muster eines von Frankreich im September 1918 gekündigten italienisch-französischen Abkommens vom Jahre 1896 den nationalen Charakter des letzteren lebenden italienischen Volkselements ein für allemal sicherstellen soll. Frankreich hat jede vertrauliche Bindung auf längere Zeit bisher entschieden abgelehnt. Es hat sich lediglich bereit erklärt, den Vertrag vom Jahre 1896 bis auf weiteres von drei zu drei Monaten zu verlängern.

Wichtiger noch als alles dies ist aber die allgemeinpolitische Bedeutung dieser italienischen Forderungen in Tripolis und Tunis. Sie ist gegeben einmal durch die schon erwähnten machtpolitischen Bestrebungen Italiens in Tunis und die Bedeutung, die dieses dank seiner geographischen Lage für die Beherrschung des Mittelmeeres hat. Darüber hinaus aber liegt sie vor allen Dingen in der Tatsache begründet, daß die italienischen Forderungen in Tripolis die ersten Schritte zur Verwirklichung italienischer Pläne darstellen, die nicht nur die Grenze des von einer italienischen Transsaharabahn hinauslaufen, die von der Stadt Tripolis ausgeht, nach die italienischereits geforderten Gebiete von Borka und Tibesti und die Sahara nach dem Eritriabis führen und das Rückgrat eines italienischen Kolonialreiches in Afrika werden soll, das von Tripolis bis zur afrikanischen Westküste reichen und auch den größten Teil unserer ehemaligen Kolonie Kamerun in sich einschließen würde.

Diese italienischen Pläne würden an die Grundfesten des französischen Kolonialreiches in Afrika. Ihre Verwirklichung müßte die Machtverhältnisse in Nord- und Zentralafrika von Grund auf ändern. Insonderheit würde sie zwischen das französische Kolonialreich und das englische in Afrika einen starken zusammenhängenden italienischen Kolonialblock legen und damit jenen französischen machtpolitischen Bestrebungen nach dem Sudan und nach Abessinien einen Riegel vorziehen. Bestrebungen, die seit den Tagen von Fataha zwar nicht mehr an die Oberfläche getreten, damit aber von Frankreich nicht lange nicht aufgegeben sind. Frankreich steht deshalb auch den italienischen Forderungen in Tripolis im allgemeinen zwar ablehnend gegenüber. Es ist lediglich bereit, diesen Forderungen an der Westgrenze von Tripolis in gewissem Umfang Nachdruck zu tragen, insofern sie jedoch, einen italienischen Rechtsanspruch hierauf anzuerkennen. Vor allen Dingen aber fordert es hierfür einen klaren endgültigen Verzicht Italiens auf Tunis. Italien hat dies abgelehnt und gleichzeitig damit im vergangenen Jahre unter Leitung des ehemaligen italienischen Generalfeldmarschalls Baboglio in Tripolis die erwähnten umfangreichen militärischen Operationen eingeleitet, die ihm den Weg nach Tibesti und Borka öffnen sollen. Diese Operationen haben den Italienern bereits erhebliche Opfer an Geld und Blut gekostet, sie haben ihnen Anfang Januar jedoch einen in seiner Bedeutung nicht zu unterschätzenden Erfolg gebracht. Die Italiener haben den im Innern von Tripolis gelegenen wichtigen Karawanennotenpunkt Murzuk in seinen Besitz. Sie stehen damit dicht an der Grenze der von ihnen beanspruchten Gebiete. Mühen sie weiter vor, so müssen sie auf französische Truppen stoßen.

Es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß es hier im Innern von Afrika denmachts als einen italienisch-französischen Zusammenstoß kommt, ähnlich dem englisch-französischen von fast dem Ende des vorigen Jahrhunderts.

Rohde.

Blick in die Bücher

Enderes, Bruno von: Die wirtschaftliche Bedeutung der Anflugsfrage. Mit wirtschaftliche Vorträge und Abhandlungen. Heft 3. Leipzig 1929. Deutsche Wissenschaftliche Buchhandlung, 113 S.

Nach nur etwa zwei Jahren hat man die für uns Deutsche bescheidene Tatsache feststellen müssen, daß die Anflugsfrage wissenschaftlich und publizistisch in der fremdsprachigen politischen und wirtschaftlichen Literatur eine relativ weit größere Behandlung gefunden hat als in der deutschen. Seitdem ist jedoch eine ganze Fülle von deutschen Arbeiten erschienen, unter denen die oben erwähnte, eben erschienene Schrift des bekannten österreichischen Unterstaatssekretärs a. D. Ing. von Enderes besondere Beachtung verdient. Dies nicht allein deshalb, weil sie aus der Feder eines so hervor-

vragenen Fachmannes, besonders auf dem Gebiete des Verkehrs- und des Verkehrsrechtswissenschaft, stammt, sondern auch, weil der zum erstmaligen eine auch weitlichen Kreisen zugängliche Publikation vorliegt, die in handlicher Form einem notwendig wirtschaftlich einestellen Leser in überzeugender Art die wirtschaftliche Bedeutung der Anflugsfrage darlegt.

Der Arbeit liegt ein Vortrag von Enderes' jugrunde, den er auf dem 3. Jahrestag des Weltwirtschafts-Institutes auf Einladung der Direktion gehalten hat. Ausgehend von einer Festlegung des Begriffes 'Anflug' und von der Entschlung des Anflugsproblems seit 1918, erörtert der Verfasser die wirtschaftlichen Grundlagen des neuen österreichischen Staates und all die von deutscher und ententeistischer Seite zur Überwindung der 'österreichischen Krise'

ermöglichen Möglichkeiten. Auch für Anderes gibt es nur einen wirksamen und wirksamen Weg der Rettung Ostpreiens: nämlich den des Eingehens in ein größeres Wirtschaftsgebiet mit weitgehender Arbeitsstellung und Auszubermöglichkeit. Jedoch nicht eine Transmigration, eine großstädtische oder überregionalistische Wirtschaftsgemeinschaft — all diese Fragen behandelte der Verfasser in außerordentlich interessanter Weise — in Ostpreiens „Rettungsweg“, sondern nur die Wiedervereinigung mit dem Deutschen Reich. Anderes läuft darüber nicht hinaus, daß der allmähliche Verschmelzungsprozeß der Wirtschaftsgebiete der beiden deutschen Staaten in erster Zeit für diesen oder jenen Wirtschaftszweig dies- oder jenseits der heutigen Grenzen manche Nachteile bringen kann und wird. Aber im Wesen aller Wirtschaft, will sie erfolgreich sein, liegt auch die Bereitschaft zu Opfern, die erkannt und getragen werden müssen zum einer besseren, größeren Zukunft mit. Mit einem warmen Applaud, vor allem an die reichsbewußte Öffentlichkeit, und hier besonders wieder an Persönlichkeiten der Wirtschaft und Industrie, schließlich Anderes keine ganz ausgezeichneten Ausführungen. (Vgl. die Befprechung von: Otto Erwin Scala, Die wirtschaftlichen Vorteile des Anschlusses; in Nr. 4 des „Heimatdienst“.) Dr. P.

Gutes Amtsdeutsch.

Von Dr. Paul Herzog.

Am 11. Oktober vorigen Jahres hat der preussische Minister des Innern einen Rundbrief herausgegeben, der sich mit der Pflege eines guten Amtsdeutschs beschäftigt. Der Erlaß, dem weit über den Kreis der Verwaltungsbehörden und Gemeinden Bedeutung zukommt, lautet folgendermaßen:

„Der Deutsche Sprachverein hat es in steigendem Maße verstanden, sich bei seinem Streben nach einer guten Geheißsprache das Vertrauen derjenigen Körperschaften zu gewinnen, die an der Gestaltung der Geheiß mitwirken. Ich würde es begrüßen, wenn darüber hinaus bei allen amtlichen Verlautbarungen, die sich an einen größeren Personenkreis wenden, der Rat der örtlichen Zweigvereine des Deutschen Sprachvereins eingeholt würde, um Mängel der überlieferten Amtssprache zu beseitigen und eine schärfere, klare und scharfe Ausdrucksweise an ihre Stelle zu setzen.“

Der Erlaß des preussischen Ministers berührt einen wunden Punkt in der deutschen Sprachgeschichte. Zwar hat sich die kurländische Kanzlei zu Kuthers Zeiten große Verdienste um die Bildung einer zeitigen und einheitlichen deutschen Schriftsprache erworben, aber seit jener Zeit kann man die Verdienste der deutschen Amtsstellen um die Pflege eines guten Deutsch an den fünf Fingern abzählen. Sie versinken immer mehr in einen trübnern, fett- und krafllosen Amtssprache, der der deutschen Sprache höchstens die Originalität der unfreiwilligen Komik beilegt. Derbängnisvoll für den gesamten Wirkungsbereich der deutschen Sprache wurde der Einbruch des französischen, italienischen, spanischen und anderer Fremdwörter im 17. und 18. Jahrhundert. Während sich die deutsche Umgangssprache in mühseligen Kämpfen, die zum Teil von sanftmütigen Sprachvereinigern geführt worden sind, von diesen Derbängen wieder befreit hat, finden wir die Nachwirkungen jener unheilvollen und geschmacklosen Internationalisierung noch in Kundgebungen, die von amtlichen Stellen ausgehen. Zu der sprachlichen kam die stilistische und grammatikalische Verarmung, die sich für die Entwicklung der deutschen Sprache nicht weniger verhängnisvoll ausgewirkt hat. Geheißzeit und nicht selten hochhänig, schmückend und deot — dies ist der Amtsstellen des Absolutismus, der sich so lange in den Amtsstellen erhalten hat, als sich die Regierung in absolutistischen Zeugnissen gefiel. Als Beispiel einer solchen letzten Gewinnung mag hier das Schreiben stehen, das die Ministerial-Kanzlei-Kommission am 12. November 1869 an den preussischen Minister des Innern gerichtet hat. Es heißt:

„Es. Etzellenz ermangeln wir nicht, die durch das Verzeipt vom 2ten B. H. S. verlangte Freikarte zur Benutzung der Cavalier-Erlaße, für einen Geheimen Kanzlei-Diener des von Hochbenennung resortierenden Königlich-Ministeriums, mit der ganz gehorhamsen Bitte zu überreichen, darin, vor deren Ausbändigung, den Namen des Empfängers, an der betreffenden frei gelassenen Stelle, hochgeneigt eintragen lassen zu wollen.“

Zum Ende des deutschen Beamtenlappens muß gesagt werden, daß von diesem unterwürigen Geiß wenig in die Öffentlichkeit gedrungen ist. Es blieb dem Verzeir der Bebeden untereinander vorbehalten. Charakteristischer für die deutsche Amtssprache sind ihre Schwereverhältnidlichkeit, ihre Kanostigkeit auf Kosten der Beweglichkeit und Lebendigkeit, ihr gänzliches fernsein vom fählen und Denken des Volkes, ihre Crodenheit, Wichtigkeit und ihre

Grundlagen und Entwicklung des internationalen Minderheitenrechts. Eine Überset von Dr. C. G. Bruns, 48 Seiten Selbstverlag der „Deutschen Gesellschaft für Nationalitätenrecht“ Berlin-Stieglitz, 1929.

Diese Gesellschaft ist bemüht, die wichtigsten Fragen der nationalen Minderheiten, und andere, durch wissenschaftliche Veröffentlichungen, wie die vorliegende, zu klären.

Die Schrift gibt eine ganz vorzügliche Übersicht über das gesamte Nationalitäten- und Minderheitenproblem und seine Entwicklung in den letzten Jahren und zwar vom Standpunkte des Völkerechts.

Nach einer einleitenden Angabe der Rechtsquellen und einer kurzen Analyse ihres wichtigsten Inhaltes wird die Tätigkeit der internationalen Organisationen von Bedeutung in großen Zügen dargestellt.

Der Verfasser ist hierzu wie kaum ein Zweiter berufen, ist er doch Rechtsberater der deutschen Minderheiten im europäischen Ausland. Man darf seine Arbeit als grundlegend und unentbehrlich für alle diejenigen bezeichnen, die sich mit den gleichen Fragen beschäftigen oder beschäftigen wollen.

Hilfslosigkeit in der Sachkonstruktion. Bei der Lektüre dieser Erlaße kann man oft das Gefühl nicht loswerden, daß der Verfasser zwar guten lateinischen Unterricht genossen, aber vom Wesen der deutschen Sprache nur wenig gehört hat.

Vor mir liegt eine Circularverfügung des preussischen Ministeriums für Gesundheit aus dem Jahre 1845. Sie betrifft die Heranbildung der Hebammenlehrlinginnen und lautet:

„Durch die Verfügung vom . . . ist . . . bereits eröffnet worden, daß die Bestimmungen des Circular-Verkeipts vom . . . über die Prüfung und Niederlassung der Hebammen, durch die Allgemeine Gewerbe-Ordnung vom . . . nicht als aufgehoben anzusehen, vielmehr nach wie vor in Anwendung zu bringen sind. Im jedoch etzaimen, auf die eben gedachte Gewerbe-Ordnung zu gründenden Reklamationen gegen die hinsichtlich der Ausübung der Hebammenkunst bestehenden Vorschriften, insbesondere gegen die Circular-Verfügung vom . . . vorzubringen, bestimmte ich hierdurch, nach vorgängiger Kommunikation und in Absereinstimmung mit den Königlich-Ministerien der Finanzen und des Innern, daß den in die Hebammen-Kandidatur aufzunehmenden Lebrtötern die aus der Circular-Verfügung sich ergebenden Beschränkungen ihres künftigen Gewerbebetriebs zu Protokoll bekannt gemacht, und die Lebrtötern nur unter der Bedingung der Unterwerfung unter jene Beschränkungen zugelassen werden sollen.“

Dieser Erlaß ist ein typisches Beispiel für die Unfähigkeit der amtlichen Stellen, sich in einem leichten und verständlichen Deutsch auszudrücken. In einer Verfügung des preussischen Ministeriums des Innern aus dem Jahre 1900 „betreffend Handhabung des Jagdscheines“ findet sich die kaum verständliche Stelle: „Ich finde nichts dagegen zu erinnern, wenn die mit Wahrnehmung der Jagdpolizei betrauten Behörden des Königlich-fürstlichen und anderer gesagter Umfängen — auch gleichzeitigen Anträgen der Gemeinden oder prinzipal forst- und Jagdbesitzer Folge geben.“

Berühmt wegen seiner hilflosen Ausführlichkeit ist der Schwarzwalder Ullerehrlaß geworden, den der preussische Minister für Handel und Gewerbe 1863 herausgab. Darin heißt es:

„Nachdem die Mehrzahl der Königlich-Regierungen sich für die Gestaltung des Hausrandes in den, in dem Circular-Erlaße vom . . . erwähnten Schwarzwalder Ullern ausgesprochen hat, bestimmen wir hierdurch unter Aufhebung dieses Erlasses, daß fortan alle, mit einem hölzernen Hänge-Ullern versehenen Hänge-Ullern, mitlith an die hölzernen Hänge-Ullern nach der Art der Schwarzwalder, ohne Rücksicht darauf ob der Alderwert aus Holz oder aus Metall besteht, zu den Kramwaaren im Sinne der Circular-Verfügung vom . . . zu rechnen sind und daß demgemäß diejenigen Inländer, welche den vorgeschriebenen persönlichen Erfordernissen für den Gewerbebetrieb im Umberziehen genügt haben, Gewerbescheine auch zum Kaufhandel mit Schwarzwalder Ullern der bezeichneten Kategorie erhalten können.“

Ähnliche Beispiele lassen sich hundertfach aufzählen. Der Erlaß des preussischen Ministers erfüllt hier tatsächlich ein Bedürfnis. Man kann von amtlichen Kundgebungen nicht verlangen, daß sie Kaufwerke sind, aber man darf mit Recht verlangen, daß sie jedermann verständlich sind. Je einfacher und schlichter das Deutsch ist, das die Amtsstellen verwenden, desto einfacher und herrlicher wird auch das Verhältnis sein, das Volk und Staat miteinander verbindet.

Geschäftliche Mitteilungen.

Vier Mittelmeerreisen der Hamburg-Süd im Jahre 1930. Es kann als ein Zeichen der Beliebtheit der wohlfeilen Mittelmeerreisen der Hamburg-Süd angesehen werden, daß diese Schiffsahrtsgesellschaft sich entschlossen hat, im kommenden Frühjahr und Sommer vier verschiedene Bergläufe und Erholungsreisen im Mittelmeerischen Meer mit dem modernen Motorsschiff „Monte Albino“ zu unternehmen. Die Fahrpreislieferte dieser zwischen 16 und 22 Tagen dauernden Reisen liegen zwischen 240 RM. und 590 RM., die jeweils abgelaufene Distanz zwischen 5089 und 6892 km. Nähere Auskunft über die einzelnen Fahrten erteilen die Hamburg-Süd, Hamburg 8, oder deren Vertreterungen.

Der Kauf für den Garten erfordert Überlegung. Und dabei an falscher Stelle sparen, muß damit rechnen, daß Arbeit und Mühe des ganzen Jahres nutzlos verdammt sind. Das Billigste kann niemals das Beste sein. **Wibier & Co., Wintergarten-Sammler im Erfurt**, senden jedem Gartenfreund kostenlos den nützlichen Wintergarten-Katalog. Versuchen und gut ist darin eine reiche Auswahl für Garten und Feld angeboten. Auf die heutige Ausgabe machen wir besonders aufmerksam.

Anzeigenpreis: Die 6 gefaltene mm-Höhe kostet 40 Pf. Rabatte, Zeitungspreise u. sonstige Inzertensbedingungen lt. Tarif der Anzeigenverwaltung.



BILLIGE MITTELMEERREISEN 1930

FAHRPREIS VON
RM 240 AN
EINSCHL. VOLLER VERPFLEGEUNG.

REISE I 22. MARZ - 8. APRIL
REISE II 13. APRIL - 30. APRIL
REISE III 4. MAI - 26. MAI
REISE IV 31. MAI - 15. JUNI

KOSTENLOSE
AUSKUNFT UND DRUCKSACHEN DURCH DIE
**HAMBURG-SÜDAMERIKANISCHE
DAMPFSCHIFFFAHRTS-GESellschaft**
HAMBURG 8 · HOLZBUCKE 8

Mittelmeerreisende!

Eine bleibende Erinnerung und Vertiefung der gewonnenen Eindrücke bietet Ihnen der soeben in der Sammlung „Museum der Weltgeschichte“ erschienene Band

Herre, Weltgeschichte am Mittelmeer
Fremde Völker verstehen setzt voraus, ihre geschichtliche, wirtschaftliche, soziale, geistige und kulturelle Entwicklung kennen zu lernen. — Zu beziehen **RM. 3.—** bei Monatszahlungen v.

evtl. nähere Auskunft durch **Artibus et Literis**,
Gesellschaft für Geistes- und Naturwissenschaften m. b. H., Abt. H4,
Berlin - Nowawes.

Zeitschrift für Politik

Herausgegeben von

Prof. Dr. Richard Schmidt, Leipzig und Dr. Adolf Grabowsky, Berlin

Jährlich 12 Hefte 24 RM., einzeln 2,50 RM.

Die seit 1907 bestehende „Zeitschrift für Politik“ ist das anerkannte Zentralorgan der politischen Forschung. Da die Gegenwart von jedem Staatsbürger politisches Verständnis verlangt ist eine solche Zeitschrift dringende Notwendigkeit geworden. Die Mitarbeiter sind ausgesucht nicht nach ihrer Parteistellung, sondern lediglich nach ihrer wissenschaftlichen Qualifikation.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Carl Heymanns Verlag in Berlin W 8

Wir vermieten

per sofort oder zum 15. 3. 1930

1½-2½ Zimmer- wohnungen

in:
Berlin-Reinickendorf
Pankower Allee

Auskunft:

Vermietungsbüro der Deutschen
Gesellschaft zur Förderung des
Wohnungsbaues, Gemeinnützige
Aktien-Ges., Berlin-Schöneberg,
Innsbrucker Straße 31
Fernruf: G 1 Stephan 6512-6517

8. TAGE ZUR ANSICHT! ÖLGEMÄLDE

Wir liefern Ihnen von **25.- RM.** an gute Ölgemälde namenhafter Künstler. Verlangen Sie photographische Abbildungen Nr. 110 oder beschließen Sie unverzüglich unsere Ausstellung. Für Besuche Zahlungsvereinfachung o. h. n. e. Preisentscheidung.
DER KUNSTKREIS G. m. b. H.
Verkaufsstelle der DEUTSCHEN MALER-GILDE E. V.
BERLIN C 25

Kurze Straße 17 (hinter dem Lehrervereinshaus). Tel.: Kupfergr. 4044, Gesck. 9-6, Sonnab. 9-5. Versand nach allen Ländern Deutschlands.

10 Jahre Zentralverlag

Das neue **VERLAGSVERZEICHNIS** kostenlos
Bücher aus Politik und Wirtschaft
von aktueller Bedeutung, von bleibendem Wert
„WELTPOLITISCHE BÜCHEREI“

ZENTRALVERLAG · GMBH · BERLIN W 35

Casino zu Coblenz.

Weingroßhandlung. Seit über 120 Jahren bestehend-Einzig in seiner Art. Unter ehrenamtlicher Leitung die Beste Garantie strengster Reellität. Großes Lager ausgefallener Weine in allen Preislagen von Rhein, Rheinhessen, Mosel, Saar, Ruwer, Nahe und Pfalz Preisliste H. auf Wunsch zu Diensten
Casino zu Coblenz, Kellerverwaltung.

Soeben erschien:

Chronik des Versailler Vertrages

Anregungen aus unserem Leserkreise folgend, gaben wir die Chronik, die im vorigen Jahrgang des „Heimatdienst“ als Sonderbeilage erschien, in Buchform heraus.

Preis 5 RM.

Vertrauensleute sowie die Leser und Mitarbeiter des „Heimatdienst“ erhalten die Schrift, wenn bis 15. März bestellt, zum Vorzugspreis von

4 RM.

Da die Auflage bald vergriffen sein wird, bestellen Sie sofort direkt beim

ZENTRALVERLAG G. M. B. H. / BERLIN W 35
POTSDAMER STR. 41

Das Märzheft 1930 der Süddeutschen Monatshefte

BERLIN Die neue Weltstadt

Dr. Richard Korberr, der als der Verfasser der aufsehenerregenden Schrift „Geburtenrückgang“ bereits bestens bekannt ist, behandelt hier als Statistiker und von Gedankengängen Oswald Spenglers aus ein Grundproblem deutscher Gegenwart und Zukunft. Seine Betrachtungen über das Problem der Großstadt sind für jeden Deutschen von ersterster Bedeutung

Preis des Heftes RM 1.75

Süddeutsche Monatshefte G. m. b. H.

München, Sendlinger Str. 80

Vereinigte Krankenversicherungs-Aktiengesellschaft

Aktienkapital 5 Mill. RM. Reserven ca. 5 Mill. RM.
Versichertenbestand über 430 000

Krankenversicherung mit Gewinnbeteiligung!
Vertragsgesellschaft vieler großer Verbände!

Vollständig freie Arztwahl! / Kein Krankenschein und keine Krankmeldung! / Keine ärztliche Untersuchung bei der Aufnahme! / Hohe Leistungen bei Arzt-, Arznei-, Operations- und Krankenhauskosten!

Wochenhilfe!
Hohes Sterbegeld!

Bei Unfall sofort Anspruch
auf die Leistungen!

Verlangen Sie kostenlos und ohne jede Verbindlichkeit Prospekt und Aufnahmeheft durch

OTTO MACK, Berlin O 17, Am Ostbahnhof 12

Fortbildung!

Es ist eine anerkannte Tatsache, daß unsere bewährte Zeitschrift

„Der Heimatdienst“

reichhaltigen Unterrichtsstoff enthält für Schulen, Lehrer und Schüler, die einen nicht geringen Prozentsatz unseres großen Leserkreises ausmachen. Immer wieder bekunden uns viele Zuschriften, daß „Der Heimatdienst“ ein fast unentbehrliches Hilfsmittel geworden ist, dessen Gedankengänge von den Lehrkörpern in die Reihen der Schüler hineingetragen werden.

Hand in Hand damit gehen auch die Erwägungen der Lehrer und Eltern über die Berufsaussichten und Fortbildungsmöglichkeiten der Schüler. Der Entschluß zu einem Beruf oder zur weiteren Fortbildung fällt leichter, wenn berufene Institute die Interessenten darauf hinweisen.

Wir sind der berechtigten Ansicht, daß eins der hervorragendsten Blätter für eine derartige Werbung guter Institute für Beruf und Fortbildung „Der Heimatdienst“ ist. Unter besonders günstigen Bedingungen geben wir solchen Unterrichtsanstalten nunmehr Gelegenheit, für ihre Werbung neuer Schüler den Anzeigentell unserer Zeitschrift zu benutzen, und richten unter der Rubrik

„Fortbildung“

eine ausgezeichnete Spezialpropagandamöglichkeit ein.

Wir bitten ergebenst die in Frage kommenden Institute durch Aufgabe von Inseraten und die verehrliche Lehrerschaft durch Befürwortung dieser Propaganda um weitestgehende Unterstützung. Wir danken im voraus für entsprechende Anregungen zum Hereinholen von Anzeigenaufträgen und stehen jederzeit mit unverbindlichen, billigsten Angeboten zur Verfügung.

„Der Heimatdienst“

Anzeigen-Verwaltung

Berlin SW 48, Friedrichstr. 239

