

Bezugsbedingungen und Anzeigenpreise sind in der Morgenausgabe angegeben

Redaktion: SW. 68, Lindenstraße 3
Fernsprecher: Dönhoff 292 - 297
Tel.-Adresse: Sozialdemokrat Berlin

Vorwärts

Berliner Volksblatt

10 Pfennig

Mittwoch

14. September 1927

Verlag und Anzeigenabteilung:
Geschäftszeit 8 1/2 bis 5 Uhr

Verleger: Vorwärts-Verlag GmbH.
Berlin SW. 68, Lindenstraße 3
Fernsprecher: Dönhoff 292 - 297

Zentralorgan der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands

Locarno-Konferenz findet nicht statt.

Keine Debatte über die Rheinlandfrage.

V. Sch. Genf, 14. September. (Eigenbericht.)

Während man noch am Montagabend nach den Andeutungen Chamberlains annehmen konnte, daß die Außenminister der Locarno-Mächte noch vor ihrer Abreise zusammenkommen würden, scheint heute dieser Gedanke wieder ganz aufgegeben zu sein. Sowohl von französischer wie von englischer Seite wird erklärt, daß es eigentlich zurzeit keinen Beratungsstoff für eine solche Aussprache gebe. (?) Die Rheinlandfrage sei nicht aktuell, da alles, was zurzeit für das besetzte Gebiet getan werden könne, durch die Truppenverminderung inzwischen geschehen sei. Außerdem wolle man den kleinen Mächten nicht von neuem Grund zu Mißtrauen und Klagen über Geheimbepfehlungen der Großmächte geben.

Auf deutscher Seite wird zugegeben, daß nichts Konkretes von einer solchen Zusammenkunft zu erwarten sei. Im übrigen glaubt man, daß Briand, der gegenwärtig in der Frage der von dem nationalen Bloß geforderten Abberufung des russischen Botschafters Rakowsky und der künftigen Beziehungen zwischen Frankreich und Sowjetrußland wieder einmal einen schweren Stand innerhalb des französischen Kabinetts hat, sich sehr ungern noch mehr belasten würde durch neue Unterredungen über die Rheinlandfrage, die von seinen innerpolitischen Gegnern gegen ihn ausgebeutet werden könnten.

Es kommen nur noch private Unterredungen zwischen einzelnen Ministern vor ihrer Abreise in Frage. Allerdings wird jetzt die Zeit knapp. Heute nachmittag ist eigentlich der letzte Termin für solche Unterredungen, denn am Donnerstag finden am Vor- und Nachmittag die Ratswahlen in der Volkerversammlung statt. Am Freitag will Briand zu einer Kabinetts-sitzung über den Fall Rakowsky auf einen oder zwei Tage nach Paris fahren, um sodann zurückzukehren. Aber inzwischen wird auch Chamberlain abgereist sein.

Säumige Schuldner.

Die südamerikanischen Staaten und China haben ihre finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Völkerbund nicht eingehalten und teilweise Rückstände zu decken, die bis zum Jahre 1920 zurückgehen. Trotzdem aber üben sie das Stimmrecht in Genf aus. Das Finanz- und Rechtskomitee des Völkerbundes, dem diese Tatsachen zur Prüfung unterbreitet worden sind, hatte bisher noch

Bayern in Not.

Einen alarmierenden Auffah, dessen Urheber nicht allzu weit von der bayerischen Regierung zu suchen sein dürfte, veröffentlicht die Korrespondenz der Bayerischen Volkspartei im Anschluß an die Rede des Reichsfinanzministers Köhler über die Beamtenbefoldungsvorlage. Zunächst wird anerkannt, daß für die Beamten etwas geschehen müsse. Für Bayern seien jedoch die Wirkungen der Befoldungserhöhung katastrophal. Der bayerische Staat werde rund 65 Millionen Mark neuer Ausgaben haben, ein ähnlich großer Betrag müsse von den Gemeinden getragen werden. Nun hat der Reichsfinanzminister in Magdeburg erklärt, daß Länder und Gemeinden die Bedungsfrage aus eigenen Kräften werden lösen müssen. Hier fährt der Artikel fort:

Wie das gemacht werden soll, dürfte allerdings das Geheimnis des Herrn Reichsfinanzministers bleiben. An Steuermittel ist von vornherein nicht zu denken. Damit bleibt nur der Schuldenweg. Aber wo soll denn das hinführen angesichts der jetzt schon bestehenden Verpflichtungen? Es würde sich schon bis zum endgültigen Finanzausgleich in zwei Jahren eine Schuldenlast für Bayern ergeben, die für Verzinsung und Amortisation einen beträchtlichen Teil der gesamten Staatshaushalts-mittel verschlingen würde. Eine solche Finanzgebarung ist schlechterdings unmöglich, brauchte auch gar nicht erörtert werden, wenn sich das Reich seiner staatsrechtlichen Verpflichtung bemußt bliebe, für den unbedingt notwendigen Aufwand der Länder Sorge zu tragen.

Es ist weit gekommen mit dem Bayernland. Die bayerische Staatsregierung war es, die zuerst eine Verwaltungsreform angekündigt hat. Bis heute ist nicht nur nichts Einsparendes zur Erspargung von Ausgaben geschehen, im Gegenteil hat sich die bayerische Regierung jedes Zugeständnis an das Reich mit hohen materiellen Zuwendungen ablaufen lassen. Die letzte, die allgemeine Empörung in den unbeteiligten Staaten erregt hat, war das bekannte Biersteuer-gesetz. Heute läßt die Bayernregierung erklären, daß sie bankrott ist, wenn sie den Beamten nur das geben will, was das Reich als angemessen erachtet.

Dabei ist Bayern derjenige Staat, der am meisten bei jeder Gelegenheit seine Eigenstaatlichkeit betont und sich diese Eigenwilligkeit eine Menge Geld kosten läßt. Der Reichsinnenminister Reudell hat es fertig bekommen, das bayerische Staatswesen als eine der stärksten Stützen des Deutschen Reiches zu bezeichnen. Die Quittung ist dieser neue Bettel, sind erbitterte Vorwürfe gegen die Reichsfinanzverwaltung, sind Forderungen an den nord-deutschen Steuerzahler, der die Kosten für die politischen Extratouren der Bayerischen Volkspartei aufbringen soll! „Das ist ein unmögliches Beginnen“

nicht den Mut aufgebracht, diesem Skandal durch den Vorschlag ein Ende zu machen, daß das Stimmrecht dieser Staaten bis zur Zahlung der geschuldeten Beiträge ruhen soll. Neben China sind Bolivien, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay und Peru säumige Zahler.

Schandjustiz in Paris.

Ungeheuerliche Gefängnisstrafen gegen Demonstranten.

Paris, 14. September. (Eigenbericht.)

Der „Populaire“ protestiert am Mittwoch in scharfer Form gegen die unglaublichen Urteile, die in den letzten Tagen von der Pariser Strafkammer gegen Demonstranten, die bei den Kundgebungen zugunsten Saccos und Banzettis auf den Pariser Boulevards festgenommen wurden, gefällt worden sind. So sind Kriegsinvaliden, die selbst in keiner Weise an den Demonstrationen teilnahmen, aber, als sie von der Polizei ohne Ursache mißhandelt wurden, dagegen protestierten, zu Gefängnisstrafen von 6 bis 18 Monaten ohne Bewilligung von Strafausschub verurteilt worden; außerdem verhängen die Gerichte hohe Geldstrafen. Trotz günstigsten Bewundenszeugnisses wurde ein Angeklagter wegen Teilnahme an der Kundgebung zu 1 Jahr Gefängnis verurteilt, weil der Staatsanwalt darauf hinwies, daß anlässlich einer Hausdurchsuchung bei dem Angeklagten eine Karte der Kommunistischen Partei gefunden wurde. Der „Populaire“ schreibt, man glaube in der Tat zu träumen, befinden wir uns in Frankreich oder im faschistischen Italien?

Turatis Freunde vor Gericht.

Langjährige Gefängnisstrafen beantragt.

Rom, 14. September.

Nach Abschluß der Beweisaufnahme im Turati-Prozess beantragte der Staatsanwalt gegen D'Agliola und Ameglio je vier Jahre Gefängnis und 20 000 Lire Geldstrafe, gegen die übrigen Mitangeklagten fünf Jahre und die gleiche Summe, für Albini wegen mangelnder Beweise Freispruch. Das Urteil wird heute gefällt werden.

— So fohrt der erwähnte Auffah seinen Alarm zusammen. Das Unmögliche aber ist die katastrophale Finanzpolitik nicht des Reiches, sondern der Regierung Heldt, die mit ihrer Kunst bereits bei der mittelalterlichen Kopfsteuer angelangt ist, die die Industrie und die Städte verflummern läßt und so künstlich zur Verarmung des Bayernvolkes hintreibt.

Es sieht so aus, als ob die Finanzkrise in Bayern diesmal ernst ist. Hoffentlich bleibt das Reichsfinanzministerium diesmal fest, um den reaktionären Machthabern Bayerns Gelegenheit zu geben, zu zeigen, wie sie mit den Folgen ihrer Finanzpolitik fertig werden.

Gehaltsregelung der Reichsbahnbeamten.

Die Mitbestimmung der Beamtenvertretung.

Auf das Schreiben des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands an die Hauptverwaltung der Reichsbahn, worin diese ersucht wurde, die Organisation zu Verhandlungen über die Neugestaltung der Besoldungsverhältnisse einzuladen, antwortete die Hauptverwaltung wie folgt:

„Das Reichsbahngesetz (§§ 19, 26) und die Personalordnung (§ 11) bestimmen, in welcher Weise die Bezüge der Reichsbahnbeamten festzusetzen sind. Durch diese gesetzlichen Bestimmungen sind der Reichsregierung die Befugnisse zur Festsetzung der Besoldungsordnung der Reichsbahnbeamten einzuwenden und der Deutschen Reichsbahngesellschaft unter den bekannten Bedingungen des § 26 des Reichsbahngesetzes übertragen. Sobald die Neuregelung der Besoldung der Reichsbeamten endgültig feststeht, werden wir unter Berücksichtigung der Verhältnisse der Reichsbeamten eine neue Besoldungsordnung für die Reichsbahnbeamten aufstellen und zu demselben Zeitpunkt in Kraft setzen wie bei den Reichsbeamten. Den Organisationen wird vorher Gelegenheit zur Aussprache gegeben werden.“

Daraus geht unzweideutig die Absicht der Hauptverwaltung der Reichsbahn hervor, die Organisationen genau so bei den Verhandlungen auszuschalten wie es der Reichsfinanzminister bei der allgemeinen Besoldungsreform getan hat.

Um die Löhne der städtischen Arbeiter.

Auf Grund der vom Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter, Ortsverwaltung Berlin, eingereichten Anträge auf Erhöhung der bisherigen Löhne fanden heute vormittag vor dem Bezirksarbeitsgeberverband Berlin (Tarifvertragsamt) Verhandlungen statt.

Nach längeren Beratungen erklärten sich die Vertreter des Magistrats bereit, die Anträge der städtischen Arbeiter und die sich aus der Verhandlung ergebenden Gründe für eine Neuregelung der Löhne den städtischen Körperschaften zur Entscheidung vorzulegen. Erst dann werden die Verhandlungen fortgeführt werden.

Luftstümperei auch bei uns.

Eine Antwort der Deutschen Lufthansa A.-G.

Zur Fortführung der vom „Vorwärts“ begonnenen Diskussion über das deutsche Luftfahrtsystem sendet uns die Deutsche Lufthansa A.-G. ausführliche Darlegungen über ihr eigenes Unternehmen, die wir wegen des großen allgemeinen Interesses zum Abdruck bringen.

Auf die einseitigen Ausführungen des Herrn Binder, die im wesentlichen die Ausbildungsmethoden der deutschen Flieger Schulen behandeln, wollen wir als hierfür nicht zuständiges Unternehmen nicht eingehen. Zu den Betrachtungen der Luftverkehrsorganisation und insbesondere der wirtschaftlichen Fragen in der deutschen Handelsluftfahrt möchten wir jedoch einige ergänzende Ausführungen hinzufügen.

Erfreulicherweise sind wir in dem Grundgedanken einig, daß uns allen eine aufstrebende Entwicklung des Luftverkehrs am Herzen liegt. Der Verfasser Ihres Artikels, Herr Binder, fragt aber: Führt diese Entwicklung aus gesunden Verhältnissen in der Vergangenheit zu ungesunden? Der Ausdruck „Ueberorganisation“ läßt diese Auffassung vermuten. In Wirklichkeit ist doch der deutsche Luftverkehr von der Kleinstaaterei zum Einheitsstaat, von vielen kleinen Gesellschaften zur Deutschen Lufthansa gelangt. Die Ueberorganisation, nicht in dem sonst gebräuchlichen bürokratischen Sinne, aber im Hinblick auf das dichte innerdeutsche Streckennetz, ist schon viel im In- und Auslande diskutiert worden. Die Gründe, die die Deutsche Lufthansa veranlaßt haben, mit den deutschen Ländern und Kommunen Streckendienstverträge für den Betrieb innerdeutscher Linien abzuschließen, sind: die verschiedenen Flugzeugtypen zu erproben, die Befähigung zu schulen, Technik und Instrumente zu entwickeln und zu fördern, ganz Deutschland als ein Versuchsfeld für Luftverkehrsstudien auszunutzen und den Gedanken der Handelsluftfahrt in der Bevölkerung wirksam zu propagieren. Außerdem ist für den regen innerdeutschen Flugbetrieb die Er-wägung maßgebend, daß jede Kommune im Interesse ihrer Bevölkerung bestrebt sein muß, Schnellverbindungen zu haben, die zwar nicht im Bereich des internationalen Luftverkehrsnetzes liegen, jedoch an dieses angeschlossen sind.

Inwieweit ein wirkliches Verkehrsbedürfnis für die eine oder andere Zubringerlinie vorliegt, wird von der weiteren Entwicklung des gesamten Luftverkehrsdienstes abhängen. Es wäre falsch, dieser Beurteilung ein einziges, dazu das erste Betriebsjahr, welches wegen der nur drei Viertel des Jahres umfassenden Flugperiode nicht einmal als ein normales Wirtschaftsjahr angesehen werden kann, zugrunde zu legen. In allen Kulturändern hat der „Luftgedanke“, air mind, wie der Amerikaner sagt, eine große Geltung erlangt. Deutschland kann sich diese Luftgeltung nur durch seine Handelsluftfahrt erringen, denn der Vertrag von Versailles verbietet ihm die Militärfliegerei, welche in England, Frankreich und Amerika unter den Luftfahrtbetätigungen an erster Stelle steht, und die im vorigen Jahre geschlossenen Pariser Luftfahrtereinbarungen, welche den deutschen Luftverkehr von den Zwangsbestimmungen des Londoner Ultimatums befreien, sesselten erneut den deutschen Sportflug.

Der deutsche Luftverkehr darf nicht unter den gleichen verkehrspolitischen Gesichtspunkten betrachtet werden wie der Luftverkehr in Frankreich, England und Holland. Deutschland muß als Transitland für alle wichtigen europäischen Erdverkehrsstraßen und Luftwege gelten. Wenn wir nicht zu bedeutungsloser Luftgeltung herabsinken wollen, so müssen wir als zentraleuropäischer Staat umfangreichsten Wechselverkehr mit den europäischen Hauptstädten treiben. Für Deutschland kommen nicht nur einige „wenige große Durchgangslinien von internationalem Charakter“ in Frage, sondern dank seiner geographischen Lage viele hochwertige ausstrahlende Linien. Der Luftverkehr von heute besitzt bereits wahrhaft internationalen Charakter, welcher im Verband der Iata (International Air Traffic Association) zum Ausdruck kommt. In der Iata spielt der deutsche Luftverkehr seit ihrer Gründung eine anerkannt führende Rolle. In diesem Zusammenhange dürfte interessieren, daß Frank-reich, welches seinen Luftverkehr ideal nach seinen Kolonien und seinen Bündnisgenossen intensivieren könnte, in erster Linie un-nmeh-r doch eine rege Propaganda für ein dichtes innerfranzösisches Luftverkehrsnetz entfaltet.

Die zunehmende Frequenz in den deutschen Verkehrsfluggzeugen ist eine auch vom Herrn Verfasser nicht bestrittene Tatsache. Freilich haben nicht alle Strecken gute Frequenzziffern aufzuweisen. Die Ursache mag zum Teil daran liegen, daß zahlreiche Städte in das Streckennetz aufgenommen wurden, über die vorher noch keine Linien führten, und daß die neugeschaffenen Strecken zunächst nur mit Kleinflugzeugen betrieben wurden. Es ist verständlich, daß derartige Linien mit internationalen Luftverkehrsverbindungen hinsichtlich Ertragsfähigkeit nicht verglichen werden können, da letztere Linien ausschließlich mit Großflugzeugen betrieben werden, bei denen die Nutzlastverhältnisse und ihr Aktionsradius auf ganz anderen Grundlagen beruhen. Dazu kommt, daß die internationalen Linien schon von den Alt-gesellschaften, Deutscher Aero-Flloyd und Junkers Luftverkehr, durchgeführt wurden, während die Verkehrs-vorteile der neu-aufgenommenen innerdeutschen Linien durch Entfaltung zweckentsprechender Propaganda erst nach und nach dem Publikum vertraut gemacht werden mußten.

