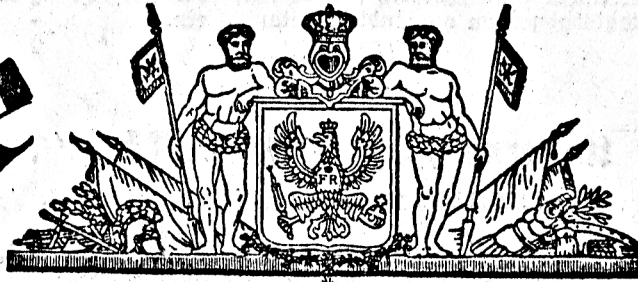


Vossische



Zeitung

Begründet

1704

Einzelne Nummer

30 Pfennig

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Die Vossische Zeitung erscheint wöchentlich zwölfmal; Sonntags mit der Illustrierten Beilage „Zeitbilder“. Sonstige Beilagen: Finanz- und Handelsblatt, Kurszettel der Berliner Börse, Allgemeine Verlosungsliste, Grundstück und Hypothek, Umschau in Technik und Wirtschaft, Literarische Umschau, Hochschulblätter, Für Reise und Wanderung.

Bezug: In Gross-Berlin und Umgegend durch eigene Boten täglich frei ins Haus und durch die Post monatlich 15 Mark. Anzeigen: Zeile 3 Mark und 66 2/3 % Teuerungszuschlag. Familienanzeigen 2 Mark netto die Zeile. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in eine bestimmte Nummer. Annahme im Ullsteinhaus, Berlin SW. 68, Kochstr. 22-26, und in allen Geschäftsstellen.

Verlag Ullstein. Chefredakteur Georg Bernhard, Verantw. Redakteur (m. Anm. d. Handelsl.): Jul. Elbau, Berlin. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn Porto beiliegt.

Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech-Zentrale Ullstein, Moritzplatz 11800 bis 11852. Die Zentrale verbindet mit den einzelnen Abteilungen. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus Berlin, Postscheckkonto Berlin 660.

Die englische Thronrede.

Freie Kohlenwirtschaft.

London, 15. Februar. (W. Z. B.)

Das Parlament wurde heute durch den König mit einer Thronrede eröffnet, in der es heißt: Meine Beziehungen zu den auswärtigen Mächten haben ihren freundschaftlichen Charakter bewahrt. Binnen kurzem werden in London Konferenzen abgehalten werden, unsere Alliierten aus dem letzten Kriege, sowie die Vertreter Deutschlands und der Türkei werden daran teilnehmen. Ich hoffe zuversichtlich, daß dadurch Fortschritte in der Ausföhrung des Friedensvertrages, in der Herstellung der Eintracht und in der Wiederherstellung des Rechts im nahen Osten erreicht werden. Ich hege die Hoffnung, daß die Verhandlungen, die auf ein Handelsabkommen mit Rußland gerichtet sind, ebenfalls eine befriedigende Lösung finden werden.

Der Herzog von Connaught hat die neuen Provinzialräte in Indien eröffnet in der Hoffnung, daß die neue politische Verantwortlichkeit, die meine Unterthanen in Indien auf sich genommen haben, in naher Zukunft eine Beilegung jeden politischen Konflikts sichern werde. Die Politik meiner Regierung hinsichtlich Ägyptens, soweit sie sich aus den Untersuchungen des im Jahre 1919 eingeleiteten Sonderausschusses ergibt, wird ihnen unterbreitet werden. Ich bin glücklich, daß Vorbereitungen getroffen worden sind zwischen meinen Ministern und ihren Kollegen in Ueberssee, einen persönlichen Gedankenaustausch zu verwirklichen, der während der zwei letzten Kriegsjahre und während der Friedensberatungen so gute Ergebnisse gezeitigt hat. Es wird, wie ich hoffe, möglich sein, daß die Premierminister von Kanada, Australien, Neuseeland, der Südafrikanischen Union und Neufundlands, sowie die Vertreter Indiens nach Großbritannien kommen werden. Ich vertraue darauf, daß die Erörterungen, die bei ihrem Besuche stattfinden sollen, im weitesten Maße dazu beitragen werden, die auswärtige und die innere Politik des Reiches zu vereinheitlichen.

Meine Herren vom Unterhause, der Budget-Voranschlag für das nächste Finanzjahr wird Ihnen zur gegebenen Zeit vorgelegt werden. Dieser Voranschlag bringt die Entschlossenheit der Regierung zum Ausdruck, die Ausgaben so einzuschränken, wie es sich mit der Wohlfahrt des Reiches verträgt. Die Folgen des Krieges legen der Nation Verpflichtungen auf, denen sie nicht ohne schwere steuerliche Belastung gerecht werden kann. Aber es ist unbedingt notwendig, im Interesse eines schnellen Wiederauflebens des Handels und der Industrie, daß diese Bürde so sehr wie möglich erleichtert wird.

Die Lage in Irland erfüllt mich auch weiterhin mit Betrübnis. Ein vom rechten Wege abgeirrter Teil des irischen Volkes fährt fort, Methoden verbrochener Gewalt anzuwenden, um eine unabhängige Republik herzustellen. Weder die Einheit Irlands noch eine autonome irische Regierung kann durch diese Mittel erreicht werden. Die Vorbereitungen zur Inkraftsetzung des Gesetzes über die Regierung von Irland sind jetzt weit gefördert und ich hoffe aufrichtig, daß in einer nahen Zukunft die Mehrheit des Volkes ihre Entschlossenheit kundgeben wird, die Gewalttaten zu verurteilen und bei der Anwendung eines Gesetzes mitzuhelfen, das ihm die Verantwortlichkeit einer autonomen Regierung verleiht und das die Schaffung eines Organismus vorsieht, durch den seine Einheit mit konstitutionellen Mittel verwirklicht werden kann.

Die Thronrede führt dann Gesehentwürfe an, die dem Parlament vorgelegt werden sollen und zwar über die Maßnahmen zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit und zum Schutze der englischen Hauptindustrien gegen unlauteren Wettbewerb sowie einige andere auf die innere Politik bezüglichen Maßnahmen, die ebenfalls dem Parlament in der nächsten Session unterbreitet werden sollen.

Ueber die Kohlenfrage heißt es in der Thronrede: Es werde beabsichtigt, im Anschluß an die demnächst erfolgende Aufhebung der Kontrolle über den Inlandspreis und über die Menge der Ausfuhrkohlen sobald wie möglich die Freiheit des Kohlenhandels vollständig herzustellen. Die Thronrede schließt mit den Worten: Die Minister hoffen außerdem, daß die Aufgabe des Ausschusses, der gegenwärtig die Frage der Reform des Oberhauses prüft, bald beendet sein wird, damit dem Parlament im Laufe der gegenwärtigen Session Vorschläge unterbreitet werden können.

Die Balera hat in Beratungen mit Simsfenerführern mitgeteilt, daß mit der britischen Regierung Besprechungen zur Herbei-

führung eines einmonatigen Waffenstillstandes stattgefunden haben, die jedoch wegen der Frage der Auslieferung der Waffen durch die Sinnfeiner, auf der Lloyd George bestanden habe, ergebnislos verlaufen seien.

Der neue Reichseisenbahn-Etat.

14 Milliarden Defizit für 1921. — Erhöhung der Gütertarife um 65 v. H. — Verringerung des Personals.

Die Sitzung des Sachverständigenbeirates des Reichsverkehrs-Ministeriums eröffnete gestern Staatssekretär Stieler mit folgenden Ausführungen zur Frage der Erhöhung der Gütertarife:

„Die Tatsache, daß die Eisenbahnverwaltung mit ihren Preisen noch nicht den stark gestiegenen Selbstkosten gefolgt sei, ist die Hauptursache ihres Finanzelends. Der Defizitwirtschaft muß angesichts der allgemeinen deutschen Finanzlage ungesäumt ein Ende gemacht werden. Die Sparmaßnahmen, die die Eisenbahnverwaltung energisch in Angriff genommen hat, reichen allein dazu nicht aus. Eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife ist daneben nicht zu umgehen. Die starken wirtschaftlichen Bedenken eines solchen Vorgehens hat die Eisenbahnverwaltung nicht verkannt. Man hat jedoch nur die Wahl, die Fehlbeträge durch Steuern aufzubringen, oder die Einnahmen den Ausgaben durch Tarifierhöhungen anzupassen. Die Reichsregierung hat sich für das letztere entschieden, und auch der Tarif-ausschuß des Wirtschaftsbeirates habe sich dafür ausgesprochen.“

Im Haushaltsentwurf für 1920 ist mit einem Fehlbetrag von 14,4 Milliarden Mark gerechnet, der sich nach den bisherigen Betriebsergebnissen zwar um 489 Millionen verringern wird. Andererseits verursacht aber die Anfang Januar beschlossene Erhöhung der Teuerungszulagen einen Aufwand von 1,33 Milliarden, so daß der Gesamtfehlbetrag vermutlich 15,24 Milliarden betragen wird.

Im Haushaltsentwurf für 1921 sind vor allem die Ausgaben energisch herabgesetzt worden, allein der Eisenbahnverwaltung ist hierbei durch die Verhältnisse ziemlich enge Grenzen gezogen. Hinsichtlich der persönlichen Ausgaben rechnet man mit einer weiteren Verringerung des Personals, bei der die Lage des allgemeinen Arbeitsmarktes indes nichts außer acht gelassen werden darf.

Von einem Abbau der Löhne und Gehälter kann nach der Preislage des notwendigen Lebensbedarfs und der Lohnpolitik der Industrien nicht die Rede sein. Bei den sachlichen Ausgaben hat der Preisrückgang mancher Artikel eine Erleichterung gebracht. Angesichts der noch Jahre fortwährenden erhöhten Leistungen für die Wiederinstandsetzung des durch den Krieg heruntergewirtschafteten Apparats sind aber diese Ersparnisse noch nicht von entscheidender Bedeutung. Alles in allem hofft die Eisenbahnverwaltung in absehbarer Zeit durch Sparmaßnahmen etwa fünf Milliarden erzielen zu können. Ungedeckt bleiben so nach vom dem Jahresergebnis 1920 noch zehn Milliarden.

Der Haushaltsentwurf für 1921 sieht an Ausgaben 31,18 Milliarden vor. Die Einnahmen sind auf 16,8 Milliarden geschätzt, also besteht auch hier ein Fehlbetrag von rund 14 Milliarden. Die ständige Tarifkommission hat auf Vorschlag der Eisenbahnverwaltung eine nach Tarifklassen abgestufte prozentuale Erhöhung von etwa 75 v. H. empfohlen. Danach würde der Güterverkehr eine Mehreinnahme von neun Milliarden Mark erwarten lassen.

Für den Ausschluß der Verkehrsinteressenten der ständigen Tarifkommission berichtete Geheimrat Kommerzienrat Arnold in überaus eingehenden Ausführungen über die Arbeiten dieses Ausschusses. Diese haben dazu geführt, eine Tarifierhöhung um nur 65 v. H. zu empfehlen.

In der eingehenden Aussprache, an der Vertreter aller Wirtschaftskreise sich beteiligten, wurde die Notwendigkeit einer starken Tarifierhöhung von allen Rednern anerkannt, von vielen Seiten jedoch gegen eine Erhöhung um 75 v. H. starke Bedenken zum Ausdruck gebracht.

Unter Ablehnung eines Antrags aus der Versammlung auf Erhöhung aller Tarifklassen um 100 v. H. und der von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagenen Erhöhung um durchschnittlich 75 v. H. wurde mit großer Stimmenmehrheit der Antrag des Ausschusses der Verkehrsinteressenten auf Erhöhung der Gütertarife um durchschnittlich 65 v. H. zur Durchführung empfohlen. In Anbetracht der Ungewißheit der wirtschaftlichen Entwicklung hielt die Versammlung die Beschränkung dieser Maßnahme auf zunächst ein Jahr für ratsam. Ferner wurden einige Abweichungen von dieser Tarifmaßnahme zugunsten Ostpreußens sowie der Volkshauptungsmittel und der Düngemittel befristet.

Die „Aufbaupläne“ der Entente.

Von

Dr. Gustav Stolper.*

Wien, im Februar.

Neben besserer Kohlenversorgung und dem Ausbau der Wasserkräfte soll vor allem die Intensivierung der Landwirtschaft Deutschösterreich in die Höhe bringen. Den Schwerpunkt der agrarpolitischen Vorschläge bildet die Einfuhr von 200 000 Tonnen englischen Saatkartoffeln, an deren Stelle die alten Saatkartoffeln der Ernährung zugeführt werden sollen, damit die Landwirte gezwungen werden, das bessere Saatgut zu verwerten. Durch die englischen Saatkartoffeln soll die deutschösterreichische Kartoffelernte von rund 600 000 auf 1 000 000 Tonnen erhöht und damit nicht nur der Nahrungsbedarf der gesamten deutschösterreichischen Bevölkerung reichlich gedeckt, sondern darüber hinaus noch beträchtliche Mengen für Futterzwecke und damit für die Fleisch- und Fettproduktion erübrigt werden. Der Vorschlag stammt zwar von einem englischen Fachmann, aber er wird in dieser Form sonst wohl überall mit einiger Skepsis betrachtet werden. Es ist möglich, aber keineswegs sicher, daß die englischen Kartoffeln im alpenländischen Boden gedeihen. Das müßte erst im kleinen durch mehrjährige Versuche festgestellt werden, aber man kann nicht der ganzen Landwirtschaft zumuten, sich auf ein Experiment einzulassen; das katastrophal ausfallen kann. Versuche, die in den letzten Jahren mit holländischen Saatkartoffeln gemacht wurden, haben vielfach schwer enttäuscht. Dazu kommt aber eine viel größere Gefahr. In weiten Distrikten Großbritannien tritt seit ungefähr zwei Jahrzehnten der Kartoffelkrebs auf, und man fürchtet natürlich mit Recht eine Einschleppung. Warum England gerade für die Kartoffelaktion mit solchem Nachdruck eintritt, ist ebenso auffallend wie rätselhaft. Es scheint, daß man dort jetzt unter der Nachwirkung der kriegswirtschaftlichen Maßnahmen großen Überfluß an einheimischen Kartoffeln hat und dafür eine nützliche Verwendung sucht. Zur Hebung der Getreide- und Zuckerproduktion schlägt die Reparationskommission eine Verringerung der bisherigen Wirtschaftspolitik und vor allem die Ersetzung der bisherigen Höchstpreise durch eine mehrjährige Mindestpreisgarantie des Staates vor. Auch dieser Vorschlag entspringt dem Erfahrungsbereich der angelsächsischen Kriegswirtschaft. Aber er übersteht vollkommen, daß eine Mindestpreisgarantie nur bei halbwegs stabiler Weltmarktlage einen Sinn hat, zumal wenn sie gleich auf mehrere Jahre festgelegt werden soll. Denn daß das Ausland in absehbarer Zeit billiger produzieren sollte als Deutschösterreich, ist natürlich ganz ausgeschlossen, und der Weltmarktpreis ist unter allen Umständen die Obergrenze, die der Staat den Landwirten zu bieten hat. Immerhin berechnet Sir William Goode, daß sich die Zuckerproduktion auf diese Weise binnen drei Jahren von 12 000 auf 45 000 Tonnen steigern ließe (womit auch etwa ein Drittel des Bedarfs befriedigt wäre).

Der größte Teil der Denkschrift befaßt sich mit den allgemeinen Fragen der Wirtschaftspolitik. Sir William Goode tritt natürlich mit Entschiedenheit für die Erleichterung des Verkehrs mit den Nationalstaaten ein. Aber er neigt als englischer Freihändler einer starken Ueberhöhung der Wichtigkeit der Zollpolitik zu. „Die Hoffnungslosigkeit“, sagt er an einer Stelle der Denkschrift, „die das Merkmal des österreichischen Lebens ist, und die Sehnsucht nach dem Anschluß sind beide auf die unter allen Umständen vererbte Ansicht zurückzuführen, daß sie von unmöglichen und undurchbrechbaren Zollschranken eingeschlossen sind.“ Aber es sind nicht die Zollschranken, die sich eine Bahnstunde von Wien erheben, was Deutschösterreich den Atem nimmt, sondern die Tatsache, daß dort ein neuer Staat beginnt, daß eine Stunde von Wien die deutschösterreichische Verwaltungsmacht aufhört und eine fremde und gewöhnlich feindselige Wirtschaftspolitik sich der Betätigung Deutschösterreichs widersetzt. Daran würde sich auch nichts ändern, wenn zwischen Deutschösterreich, Ungarn und der Tschechoslowakei eine formelle Zollunion bestünde, solange die staatliche Kontrolle der Wirtschaft abhängt, zu deren Beseitigung zumal in der Tschecho-Slowakei auch nicht die ersten Ansätze sichtbar sind. Im übrigen ist jedes Verlangen nach Beseitigung der Verkehrsbarrieren nur an die Adresse der anderen Nationalstaaten zu richten, da Deutschösterreich seit dem Zusammenbruch durchaus freihändlerisch gestimmt und zu jedem Entgegenkommen in dieser Hinsicht bereit ist. Natürlich wäre völlige Freigabe des Verkehrs bei dem jetzigen Tiefstand der Welt nichts als eine Prämie auf die Ausbeutung Deutschösterreichs durch das valutastärkere Ausland. Und hinter allen zollpolitischen Ratschlägen verbirgt sich die Tendenz, Deutschösterreich in ein engeres Verhältnis zu den Nationalstaaten festzulegen: das Projekt der Donauföderation hat dank der energischen und unzweideutigen Einsprüche der Tschecho-Slowakei und Jugoslawiens stark an Kurs verloren,

* Vgl. den Aufsatz „Deutschösterreichische Aufbaupläne“ in der Abendausgabe vom 1. Februar.