

Wirtschaftliche Zeitung



Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen / Begründet 1704

Verlag Ullstein, Fernsprech-Zentrale Ullstein: Dönhofs (A 7) 3600-3665, Fernverkehr: Dönhofs 3668-3698, Telegramme: Ullsteinhaus, Berlin, Postcheck-Konto: Berlin 660, Monatlich 3,90 M (einschl. 70 Pf. Zustellkosten oder 1,24 M Postgebühren), Postbezahlung auf dem 12 Pf. Bestellgeld

Berlin

Verantwortlich für den Gesamtheit: Dr. Gerhard Thimm, Berlin, Anzeigen-Preise: mm-Zeile 32 Pfennig, Familien-Anzeigen: mm-Zeile 20 Pfennig, Klein-Verkaufsstellen in eine bestimmte Nummer, Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

10 Pf. [Anzahl] • Nr 154

FREITAG, 31. MÄRZ 1933

ABEND-AUSGABE

Italiens Lieblingsschiff Deutschlanddebatte im Oberhaus

Von MARIO PASSARGE.

Berichterstatler der Vossischen Zeitung

ROM, ENDE MÄRZ

Das Begrüßungstelegramm des Reichsministers Öhring an den italienischen Luftflieger Balbo anlässlich der 30-jährigen Jahrestag der italienischen Aviatik hat hier ein besonders sympathisches Echo gefunden, denn die Luftflieger war und ist dem Regime besonders ans Herz gegangen.

Am Dezember 1922 wurde die erste Bestandaufnahme der Luftflieger vorgenommen, die ergab, daß nur 70 Flugzeuge als für einen Flug von mindestens einer Stunde geeignet angesehen werden konnten. Bereits ein Jahr später, im Oktober 1923, wurde Rom von 300, Mailand von 120 Militärmaschinen überflogen. Noch den letzten Angaben (fehlte heute 1507 Maschinen zum Aufstieg und zur Luftverteilung) Italiens bereit. Das Fliegerpersonal betrug an Offizieren und Mannschaften im Jahre 1922 500 Roffe, heute sind es einschließlich der 775 Mann, die außerhalb des Mutterlandes in der Aviatik Dienst tun, 22193. Vervielte sich nicht minder die Entlohnung des Budgets. Die 95 Millionen des Rechnungsjahres 1922/23 (jeden 1923/24 auf 257 Millionen, 1924/25 war man bereits mit 430 Millionen) auf rund das Fünffache des Anfangs gelangt. 1923/24 hatte man mit 508 Millionen überfliegen, und seitdem ist in langsame, aber stetige Vermehrung die Ziffer von 700 Millionen über jährlich erreicht worden, die, wie vergleichsweise nicht unerwähnt bleiben kann, immer noch eben ein Drittel der hierfür noch amtlichen Ausweisen in Frankreich angewandten Mittel darstellt.

Wenn Mussolini heute auf der Welt durch die Welt der amten Fliegen geborenen Paradoxe des Imperiums verkauft Offiziere der Luftflieger mit dem Luftflieger Balbo an der Spitze an sich vorbeistellen lassen kann, so erkennt man sich der Worte, die er im November 1923 beim ersten Rapport der italienischen Heeresaviatik sprach:

„Unsere Aviatik ist vielleicht nicht die französische, vielleicht nicht die englische, aber wir befinden uns auf dem guten Wege, der uns nicht zur Partik, lo doch zu einem Zustand führen wird, in dem wir jedem Ereignis die Stirne werden können. Das Wesenheitlicher ist vorhanden. Ich beurteile die Zukunft der italienischen Aviatik durchaus optimistisch. Ich glaube, daß sie baldigt auf der gleichen Stufe mit den anderen Nationen stehen werden.“

Sachverständige Beurteiler der Leistungen, die man bei verschiedenen Gelegenheiten in der letzten Zeit seitens der italienischen Aviatik zu sehen bekam, sind übereinstimmend der Ansicht, daß die von Mussolini und von Balbo erregte italienische Luftflieger ihre gehobene Unterlegenheit durch die Spitzenstellung weitgehend auszugleichen vermögen. Man darf annehmen, daß Italien auch dem elementaren Bedürfnis nach die Friedensverträge gerade in der Luft weise gemachten großen und kleinen Nationen eine verständnisvolle Sympathie entgegenbringen wird.

Der systematische Aufbau der italienischen Luftflieger bis auf den heutigen Stand, der noch heute endgültigen Abschluß darstellt, verdient deshalb bei uns mit besonderem Interesse inwieweit zu werden. Drei Monate nach dem Abreise auf Rom, Ende Januar 1923, wurde zunächst ein Kommando für die Heranzucht eingeleitet, dessen Führung in den Händen Mussolinis lag. Bereits zwei Monate später wurde die „Regia Aeronautica“ geschaffen, die als dritte selbständige Abfertigung zu Meer und Marine hinzukam. Das notwendig werdende Wesenheitlicher wurde zunächst aus der Reserve genommen, dann durch großartige Werbung erweitert. Gleichzeitig sorgten die neuen Aufgaben an die Industrie dafür, daß diese Produktionsweise einen raschen Aufstieg nahm. Eine erste Generalprobe auf die Leistungsfähigkeit der nationalen Flugzeug- und Motorenfabriken wurde im Sommer 1921 anlässlich der Großen Manöver gemacht, bei denen erstmalig die Luftflieger in Kriegesamplitude Umfang hinausgeworfen wurde. In hundert Tagen wurden 800 Apparate und 1154 Motoren geliefert. Die Aviatik brachte es hierauf auf 10 300 Flugstunden, während sie nur ein einziger Flugstunden mit folgendem Ausgang erreichte. Für die anschließende Fliegen die Chancen einer neuen Stärke und Größe selbständig vorgehenden Aviatik noch immer vertrieben beurteilenden Militärs war damit in hohem Maße auch der Beweis für die Richtigkeit des hauptsächlich von Balbo verfolgten Gedankens der Autonomie erbracht, womit dann auch die Richtlinien für

über die Ausdehnung im englischen Oberhaus, von der mir bereits kurz berichtet, verbreitet das B.E.B. einen ausführlichen Bericht. Zunächst macht Viscount Cecil längere Ausführungen über die Lage in Deutschland und besonders der deutschen Juden. Er wolle die Regierung, so betonte er, zwar nicht zu einer diplomatischen Aktion drängen, wäre jedoch dankbar, wenn sie das Oberhaus über die Lage informierten wolle. Ein Bericht des britischen Botschafters in Berlin, von dem der Außen-

Die Durchführung des Boykotts

Morgen Kundgebung im Lustgarten

Zur Anordnung der Parteiliste der R.E.S.M.F. teilte die R.E.S.D., am Groß-Berlin, mit, daß morgen, Sonnabend, 4.15 Uhr nachmittags, eine Kundgebung der R.E.S.D. im Berliner Lustgarten stattfindet, an der sich alle Wertigen Berlin beteiligen werden. Auf dieser Kundgebung sprechen Reichsminister Dr. Goebbels und der Gewerbetriebsstellenleiter Landtagsabgeordneter Johannes Engel. Am übrigen werden bei der Boykott-Bewegung, die morgen vorzeitig Anfang 10 Uhr beginnt, die Betriebszellen-Objekte dafür sorgen, daß keinerlei Einlassungen beim christlichen Personal vorgenommen werden, daß hingegen Angehörige der jüdischen Rasse ohne Rücksicht auf die angemessene Konfession stilllos entlassen werden. Diese Forderungen sollen in Behälter, aber sachlicher Form vorgetragen werden.

MÜNCHEN, 31. MÄRZ

Für die am Sonnabend, den 1. April 1933, vormittags 10 Uhr, beginnende Abstimmung gegen die jüdische Gesetz- und Boykottgesetze werden die städtischen Aktionskomitees nochmals angelenkt, strengstens darauf zu achten,

1. daß jede Benutzungsanwendung unterbleibt, Geschäfte dürfen keine des Komites oder dessen Beauftragten nicht geschlossen werden. Andererseits darf eine zum Inhaber selbst vorgenommene Schließung nicht verhindert werden. Das Verbot jüdischer Geschäfte durch G.A. oder G.S. oder sonstige Beauftragte der Aktionskomitees ist strengstens unterliegt. Die Abgeschlossenheit besteht lediglich die Aufgabe, das Publikum darauf aufmerksam zu machen, daß der Inhaber des Geschäftes ein Jude ist;
 2. daß die Boykottierung jener Geschäfte unterbleibt, bei denen nicht einmündlich steht, ab der Inhaber Jude ist;
 3. daß nicht durch Brokatulare Sachgeschäften veranlaßt werden, die dem Zweck der Abstimmung zuwiderlaufen;
 4. daß durch G.A. und G.S. Antirassisten der Aktions-Komitees über den Verlauf der Abstimmung bis ins kleinste unterrichtet und ständig auf dem laufenden gehalten werden;
 5. Plakate aufzulegen Inhalts sind verboten.
- Zentralkomitee zur Abwehr der jüdischen Gesetz- und Boykottgesetze, 99, Steintor.

minister im Unterhaus gesprochen habe, wäre wohl die wertvollste Darlegung und Infante, die in England vorbandenen Verlogenheit zu zerstreuen. Die Presse habe ihrer Informationspflicht mit Mühe und Disziplin genügt. Bei den Vorgängen in Deutschland müsse man verfahren. Dinge genau auseinanderzulegen. Zunächst seien Meldungen verbreitet, wonach Juden gemaltätigt und rassistisch behandelt worden seien, Vorurteile, die aber nicht auf Vermählung der deutschen Regierung, sondern ohne deren Eingreifen sich abspielten hätten. Die deutsche Regierung habe nachdrücklich gegen die übertreibende Verleumdung solcher Verleumdungen protestiert und erklärt, sie sei schuldlos. Soweit sich derartige Verleumdungen ereignet hätten, gehen sie zu den Bundesländern, aber unvermeidlichen Begleitumständen einer Revolution. Das Oberhaus, so erklärte Viscount Cecil, werde es begreifen, wenn die britische Regierung ihrerseits etwas zur Befähigung der Auffassung der deutschen Regierung zu sagen wolle.

Weiterhin seien in deutschen Zeitungen behauptet und übertriebene Artikel wegen der Juden veröffentlicht worden. Dies sei angelehnt an der in Deutschland bestehenden strengen Zensur nur schwer verständlich. Man hätte, so meinte Cecil, doch annehmen können, daß die Zensur in der Lage gewesen wäre, gegen derartige Artikel einzuschreiten.

Erstler oder als die bisher von ihm erwähnten Dinge seien die im großen Umfang vorgenommenen Einlassungen jüdischer Ärzte, Juristen und Gelehrter, die die deutsche Jugendheit am folgenden Samstag trafen. Diese Maßnahmen gehe man auf deutscher Seite zu und verhoffte sich, daß die Begründung, daß gegen den deutschen Handel im Ausland ein Boykott organisiert worden sei, dem die fremden Regierungen nicht Einhalt geboten hätten. Sicherlich hätten die Ereignisse in Deutschland große Folgen in England hervorgerufen. Auch die Regierung der Vereinigten Staaten habe, wie man erfuhr, bei der deutschen Regierung freundliche Beziehungen erholten. Er wisse zwar nicht, ob derartige Beziehungen irgendwelchen Nutzen haben könnten, wolle aber jedenfalls die Aufmerksamkeit der Regierung auf darauf lenken.

Die besondere Stellung, die England als Stabantar Palästina einnehme, habe zur Folge, daß England mit Wohl und Wehe des jüdischen Volkes in letzterhande Weise verknüpft sei. Wenn man betone, daß die Judenfrage eine Angelegenheit der deutschen Regierung sei, in die England sich nicht einmischen dürfe, so treffe dies zwar in gewisser Weise zu. Doch sei es jezt mehr als einem halben Jahrhundert allgemein üblich, die Behandlung völkischer und religiöser Minderheiten als eine Frage zu betrachten, die nicht nur die Länder angehe, in denen die Minderheiten leben, sondern die das Interesse und eventuell auch Maßnahmen anderer Länder erfordere. Kein Staat Europas habe offener auf die freitliche Durchföhrung der Minderheitenbestimmungen des Berliner Vertrags bestanden als Deutschland in Ost.

Er selbst, so betonte Cecil, sei zwar niemals der Auffassung gewesen, der Reichsregierung sei das letzte Wort hinsichtlich der Gerechtigkeit. Ohne Zweifel werde man möglichst viele die Frage der Resten prüfen wollen, da ja im Völkervertrag entsprechende Bestimmungen vorhanden seien. Aber man

den weiteren Ausbau gewiesen waren. Zum Ausdruck gebracht wurde dies durch den Bau des neuen Luftfliegerministeriums, das äußerlich und innerlich vollständig das gegenwärtig moderne Ministerium Europas darstellt. Ende 1924 war die technische Vorbereitung für die Verwirklichung einer allen Anforderungen gerecht werdenden italienischen Aviatik soweit gediehen, daß das bisherige Kommando in ein Ministerium umwandelt werden konnte, dessen Vorgesetzte Mussolini übernahm. Der erste Unterstaatssekretär Bonzani wurde 1927 durch Italo Balbo abgelöst, der dann 1930 zum Minister befördert wurde. Italo Balbo ist auch in Deutschland als hervorragender Flugmann bekannt, der sich fast ausschließlich an allen Unternehmungen beteiligte, die der Welt, aber auch Italien selbst zu zeigen hatten, wie sich die Entwicklung der italienischen Luftflieger gestaltet. Sofern man von einer feilgelegten Sattler sprechen kann, ist es der restlose Vollenhalt aller Kräfte, so dem Italo Balbo bekannt. Die Massenflüge über weite Strecken mit See- und Landflugzeugen sind immer Spitzenleistungen ohne Rücksichtnahme auf mögliche Ausfälle. Man weiß, daß ein

dem aufsehenerregenden Geschwaderflug nach Südamerika Italo Balbo in diesem Sommer an der Spitze einer noch größeren Missioner den Flug nach Nordamerika und zurück unternehmen wird.

Italien hat auch in den letzten Jahren die verschiedenste Katalogisierung der Flieger nach Kampf-, Bomben-, Beobachtungs- und Wasserflieger abgeteilt. In abwechselndem Turnus müssen die italienischen Piloten die Beobachtung aller Flugzeugtypen erlernen, wodurch die Eignung für die Verwendungsmöglichkeit der Mannschaften wesentlich erhöht wurde. Balbo hat als erster der verschiedensten Flugzeugtypen erlernt, die jetzt Vorkriegsflüge für italienischen Flieger sind.

An den Ausbau der Zivilaviation für Italien verhältnismäßig spät gegangen, die Schaffung eines Zivilfliegerkorps stammt erst aus dem Jahre 1926. Aber in sieben Jahren hat es Italien doch bereits auf dreißig von italienischen Geistesfliegern besetzte Verkehrsflughäfen mit insgesamt 20 000 Luftkilometerstrecken gebracht.