

**Zeitschrift:** Rote Revue : sozialistische Monatsschrift  
**Herausgeber:** Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
**Band:** 17 (1937-1938)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Der Anschluss und Triest  
**Autor:** Freccia, Vincenzo  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-333154>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

kraft der gesellschaftlichen Arbeit und entsprechender geistiger Kultur. Im russischen Staatsapparat aber erstickt die Produktivität der Wirtschaft unter dem »Schmarotzertum« des alles überwuchernden Staatsapparates. Mehr denn je hat die Arbeiterbewegung aus den Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte zu lernen und sich vor Illusionen zu hüten. Die restlose Verstaatlichung der Wirtschaft, wie sie der Bolschewismus proklamierte, führte zur Staatssklaverei und Verbürokratisierung der Wirtschaft. Der Sozialismus muß aber den Weg der Freiheit und damit der Demokratie und Volksherrschaft gehen. Damit ist aber auch der Weg der Vierten Internationale ungangbar geworden. Die Vierte Internationale tritt zwar für ein sozialistisches Europa, für die Demokratisierung des russischen Staates ein, aber da sie mit Trotzki am entscheidenden Prinzip des Bolschewismus, der unmarxistischen Theorie von der Diktatur des Proletariates<sup>3</sup> festhält, ist das Schicksal der Vierten Internationale besiegelt. Sie wird untergehen, wie so viele andere politische Sekten untergegangen sind.

Die neue Welle der sozialistischen Bewegung, die auf die gegenwärtige konterrevolutionäre Periode folgen wird, wird mit *neuen, umfassenden Ideen* das alte Problem der Befreiung der unterdrückten Klassen, die Befreiung des Arbeiters und der Frau, der Bauern und der Kleinbürger aufgreifen müssen, will sie sich in der Geschichte bewähren. Dabei darf das zentrale Problem, der Schutz der Rechte der Minderheiten nicht so übersehen oder gar verächtlich mißachtet werden, wie dies durch die Doktrin des Bolschewismus geschah. Der Begriff der Diktatur des Proletariates ist ein widerspruchsvoller Begriff, denn jede Diktatur mündet schließlich in der Diktatur einer persönlichen Spitze. Die Masse kann nur herrschen, wenn sie demokratisch denkt und demokratisch fühlt, das heißt, wenn die Mehrheit der Minderheit gewisse Rechte, die die Minderheit vor der Vernichtung schützen, garantiert.

---

<sup>3</sup> Siehe u. a. E. J. Walter, »Marxismus oder Bolschewismus?« 1919.

## Der Anschluß und Triest

Von Vincenzo Freccia.

### I.

Die italienische faschistische Presse hat den Anschluß als »historische Logik« in allen Tonarten begrüßt. Auch Mussolini begrüßte in seiner Kammerrede diese »historische Entwicklung«, wobei er allerdings alle seine Treuegelöbnisse hinsichtlich der Unabhängigkeit Oesterreichs glatt verleugnete. Mit etwas wackeligen Argumentationen versuchte der Duce die Italiener zu beruhigen, indem er darauf hinwies, wie schön es doch sei, den Achsen-Freund gleichsam Schulter an Schulter zu haben. Doch, trotz alledem vermag der Zusammenschluß der beiden artgleichen Völker in der italienischen Öffentlichkeit begreiflicherweise keine Begeisterung zu erwecken. Daß der mächtige

deutsche Verbündete nunmehr auch zum großdeutschen Nachbar geworden ist, gibt manchem aufrichtigen Italiener zu denken. Man betrachtet die Tatsache des Anschlusses als eine gewaltige Blamage für Italien, man kann den Eindruck nicht loswerden, daß Italien neben Oesterreich das Opfer der famosen Achsen-Freundschaft geworden ist. Die Politik der Achse Rom—Berlin hat in Italien stets seine Gegner gehabt, die voraussahen, daß Rom früher oder später unweigerlich in das Schlepptau des viel mächtigeren Freundes geraten würde. Diese Skepsis hat sich heute nun als durchaus berechtigt erwiesen: Oesterreich, das Ruhekissen des Nachkriegsitaliens, ist nicht mehr. An seine Stelle ist nun der schwerbewaffnete Freund getreten. In weiten Kreisen der italienischen Oeffentlichkeit bezweifelt man die Dauerhaftigkeit dieser sonderbaren Freundschaft, und man fragt sich, ob Großdeutschland nicht eines Tages auch darauf Anspruch erhebt, die 150 000 »unerlösten Brüder des Südtirols« befreien zu müssen. Zweifellos dürfte diese Frage nicht schon in allernächster Zeit zur Beantwortung stehen. Solange die Achsen-Freundschaft besteht, ist das Südtirol als unantastbar zu betrachten. Wie aber, so fragt man sich, wird es werden, wenn diese Achse einmal in Brüche gegangen ist? Denn, daß sie früher oder später bersten wird, davon ist man in Italien überzeugt, um so mehr, als vorauszusehen ist, daß die italienischen und deutschen Interessen im Südosten Europas eines Tages aufeinanderprallen werden. Wie gesagt, ist die Sorge um das Südtirol in Italien stark verbreitet, um so mehr, als man weiß, daß in Deutschland die Propaganda zur Befreiung der »deutschen Brüder des Südtirols« keineswegs abgeblasen worden ist. München ist nach wie vor der Sitz dieser Erlösungspropaganda, und es dürfte auch einem Hitler nicht leicht fallen, den Deutschen und Oesterreichern plötzlich klar zu machen, daß diese Brüder nicht mehr »erlösungsbedürftig« wären. Gerade weist ein Artikel im »Fränkischen Kurier« auf die »unerlösten« Gebiete des Deutschtums hin, und er führt die »250 000 Brüder des Südtirols« gleich an erster Stelle an. Für die Erregung in der italienischen Bevölkerung, vor allem derjenigen Oberitaliens, spricht, daß im Juni eine Inspektionsreise des italienischen Kronprinzen im Südtirol vorgesehen ist. Der Prinz dürfte, wie es heißt, seine Aufmerksamkeit vor allem den Festungsanlagen widmen. Auch der Ausspruch Mussolinis vor dem Senat, wo er von den »hermetisch geschlossenen Alpenübergängen« spricht, die den Alpenwall auch in den Sommermonaten unüberquerbar machen werden, spricht für die große Erregung innerhalb der italienischen Bevölkerung. Ob nun Inspektionsreisen und bombastische Reden zur Beruhigung beizutragen vermögen, ist sehr zu bezweifeln, denn Großdeutschland steht trotz alledem an den Toren Italiens. Es wird immer deutlicher sichtbar, daß »Hitler« mit seinem »Marsch auf Wien« nicht nur Oesterreich »angeschlossen«, sondern gleichzeitig auch Italien wirtschaftlich und politisch überrumpelt hat. Die Auswirkungen dieser Ueberrumpelung dürften sich im Laufe der nächsten Jahre recht unangenehm bemerkbar machen. Schon heute — und das ist die augenblickliche, große Sorge Italiens — melden sich die wirtschaftlichen Nachteile, die in der Region

von Julisch-Venezien, vor allem aber in der Hafenstadt Triest fast unmittelbar nach dem Anschluß aufgetreten sind. Die Politik Mussolinis hat den Lebensnerv dieser schwergeprüften Hafenstadt schwer getroffen. Die wirtschaftliche Lage Triests ist derart ernst und bedenklich geworden, daß sogar die italienische Presse gezwungen ist, in unbedingt sachlich gehaltenen Betrachtungen auf die Notlage der Stadt hinzuweisen. Man kann sagen, daß nach dem Freudenrausch der »ersten Stunde« ein allgemeiner Katzenjammer eingetreten ist. Eine Abordnung von Triest hat bereits bei Mussolini vorgeschlagen, um ihn auf die besondere Lage der Stadt aufmerksam zu machen, die durch den Anschluß entstanden ist. Der Duce hat daraufhin versprochen, im Laufe des nächsten Monats der Stadt einen Besuch abzustatten und die Lage einer Prüfung zu unterziehen. Viele warten nun mit großer Ungeduld auf die »Wunderkraft« des Duce. Auch wir warten darauf. Die Lage der Stadt Triest wird aber inzwischen von Tag zu Tag bedenklicher.

## II.

Allgemein bezeichnet man den Anschluß Oesterreichs an Deutschland für Triest als den zweiten schweren wirtschaftlichen Schlag seit 1914, den diese einstmals blühende Hafenstadt erfahren mußte. Der erste erfolgte mit Ausbruch des Weltkrieges, indem von einem Tag auf den andern der Außenhandel des kaiserlichen Oesterreich lahmgelegt wurde. Dieser Zustand blieb während der ganzen Dauer des Krieges. Nach dem Friedensschluß krachte die österreichisch-ungarische Monarchie zusammen. Triest — übrigens eine durch und durch italienische Stadt — fiel an Italien und damit erlosch auch zwangsläufig ihr Ruf als erstrangiger Welthafen. War Triest vor dem Kriege der einzige Hafen eines gewaltigen Weltreiches, über den sich der Großteil des österreichisch-ungarischen Außenhandels abwickelte, so wurde er nach dem Kriege lediglich zu einem Hafen neben vielen andern italienischen Häfen. Seine Bedeutung sank und die Stadt Triest hatte während der ersten Nachkriegsjahre mit großer Not zu kämpfen. Da das faschistische Regime 1922 die Macht an sich gerissen hat, liegen die größten Verdienste um das Wiederaufblühen Triests — wir geben es zu — bei der faschistischen Regierung, die aber — auch das muß betont werden — heute durch den Anschluß, der nur der Politik Mussolinis zu verdanken ist, in ein Nichts verflogen sind. Triest steht heute genau dort, wo es unmittelbar nach dem Kriege gestanden hat. Wie gesagt: vieles ist getan worden, um den Triestiner Hafen wieder einigermaßen zu jener Bedeutung zurückzuführen, die er vor dem Kriege besaß. Von 1919 bis 1936 sind nicht weniger als 28 Verträge, Konventionen, Protokolle und ähnliche Vereinbarungen unterzeichnet worden, die unmittelbar oder mittelbar mit dem Triestiner Hafen in Zusammenhang gestanden haben.

War vor dem Kriege das natürliche Hinterland von Triest ein einziges großes Reich gewesen, so wurden nach Friedensschluß daraus vier souveräne Länder. Oesterreich, durch den Krieg arg hergenommen, war in seiner handelspolitischen Aktivität für lange Zeit gehemmt und

ebensowenig vormochte Ungarn mit seinem hinkenden Außenhandel zur Befruchtung des Triestiner Verkehrs erhebliches beizutragen. Jugoslawien, das seit dem Ueberfall auf Fiume mit Italien, vor allem mit dem faschistischen Italien, bis vor kurzem auf überaus gespanntem Fuße stand, ging daran, seinen Handelsverkehr nach Möglichkeit über eigene Häfen zu leiten, indem es an der Adriaküste die Häfen Spalato und Suzak auszubauen begann. Die Tschechoslowakei, die als das wirtschaftlich regste Hinterland des früheren Triest zu betrachten war, leitete nach dem Kriege einen großen Teil seines Außenverkehrs über Hamburg. Die Lage der Stadt war nach dem Kriege, wie gesagt, trostlos; durch geschickte Konventionen und Verträge im Laufe der Jahre konnte sie erheblich gehoben werden. So trugen vor allem die internationalen Adriatarife von 1922 dazu bei, indem diese Vereinbarungen den Nachfolgestaaten bei Benutzung des Triestiner Hafens Frachtvergünstigungen einräumten. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang auch die verschiedenen Eisenbahnkonventionen. Endlich brachten die Römer Protokolle von 1934 Oesterreich ein Freihafengebiet im Triestiner Hafen. Auch Ungarn beteiligte sich immer mehr am Transitverkehr Triests, und die Tschechoslowakei gar begann eine hervorragende Stellung einzunehmen. All diese Maßnahmen vermochten Triest annähernd den Vorkriegsverkehr zu bringen:

<i>Ankünfte:</i>	1937	1913
Eisenbahnverkehr	1 141 841 t	1 488 209 t
Schiffsverkehr	2 060 348 t	2 314 017 t
<i>Abfahrten:</i>		
Eisenbahnverkehr	1 074 509 t	1 209 335 t
Schiffsverkehr	1 124 877 t	1 135 711 t

In Betrachtung der einzelnen Staaten ergibt sich hinsichtlich Provenienz und Bestimmungsland ein Eisenbahnverkehr, der sich auf Oesterreich an erster Stelle mit 762 003 Tonnen und an zweiter Stelle auf die Tschechoslowakei mit 435 822 Tonnen verteilte.

Einen Begriff vom zunehmenden Schiffsverkehr im Hafen von Triest mag folgende Aufstellung geben:

<i>Eingehend:</i>	Schiffszahl	Waren (1000 t)
1934 . . . . .	19 444	1850
1935 . . . . .	19 927	1859
1936 . . . . .	20 455	1453
1937 . . . . .	20 021	2113
<i>Ausgehend:</i>		
1934 . . . . .	19 248	618
1935 . . . . .	19 868	692
1936 . . . . .	20 227	792
1937 . . . . .	19 822	1041

Siebzig Prozent des Gesamtverkehrs des Triestiner Hafens entfallen auf den Transitverkehr.

Die Aufsaugung Oesterreichs durch das Deutsche Reich hat nun



nicht nur der Entwicklung Triests ein jähes Ende bereitet, sondern sie hat diese Stadt auf den Stand der unmittelbaren Nachkriegsjahre zurückversetzt, wobei die weiteren Auswirkungen heute noch gar nicht zu übersehen sind. Es liegt ja auf der Hand, daß die handelspolitische Aktivität des ehemals unabhängigen Oesterreich als deutsche Provinz eine radikale Umkrempelung erfahren wird. Ein großer Teil der österreichischen Ausfuhrprodukte dürfte nun vom Reich selber absorbiert werden, und was noch auszuführen wäre, dürfte ohne Zweifel vor allem über deutsche Häfen gehen. In diesem Zusammenhang sei der Anschluß Oesterreichs an das bisherige innerdeutsche Kanalsystem erwähnt, worauf auch Göring anläßlich seines Wiener Aufenthaltes hingewiesen hat. Bis 1944 soll der Wasserweg Donau-Main-Rhein für den Verkehr fertig ausgebaut sein. Es läßt sich daraus mit Sicherheit schließen, daß der zukünftige Weg österreichischer Ausfuhrprodukte oder auch die für das österreichische Gebiet bestimmte Einfuhr zum größten Teil über deutsche Häfen gehen wird. Bereits sind deutscherseits einschneidende Maßnahmen ergriffen worden: Berlin hat das Ausfuhrverbot für österreichisches Holz verfügt. 1935 betrug die österreichische Holzausfuhr über Triest 29 132 Tonnen und 1937 122 177 Tonnen. Auch die Ausfuhr von Magnesit (Kalkspat), Eisenerzeugnissen ist ebenfalls unterbunden worden. Zu erwähnen ist noch, daß das ganze System der Römer Protokolle zusammengebrochen ist und demzufolge auch die österreichische Freihafenzone von Triest aufgehoben werden wird.

Und nun die Tschechoslowakei. Wir haben gesehen, daß dieser Nachfolgestaat in seiner Beteiligung am Triestiner Verkehr gleich nach Oesterreich kam. Wird sich nun die Tschechoslowakei noch weiterhin im gleichen Umfange daran beteiligen? Dies dürfte in erster Linie davon abhängen, ob Deutschland bereit ist, die Anwendung der Adriatarife, die die österreichischen Bundesbahnen gewährten, aufrechtzuerhalten. Vorderhand müssen sämtliche Verbandstarife zwischen dem ehemaligen Bundesstaat und den ausländischen Bahnen zum 30. Juni gekündigt werden. Sollten nun diese Tarife, vor allem die Adriatarife, nicht wieder erneuert werden, so würde sich für die Tschechoslowakei der Hafen von Triest derart verteuern, daß eine Abwanderung des tschechoslowakischen Verkehrs nach andern Häfen, zum Beispiel nach dem polnischen Hafen Gdingen, unvermeidlich erscheint. Bereits ist im Rahmen der tschechoslowakisch-polnischen Verbandstarife ab Mitte April für die tschechoslowakische Ausfuhr von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, landwirtschaftlichen Maschinen, Lokomobilen, Dampfkesseln, Eisenmasten usw. nach dem Hafen Gdingen eine Frachtbegünstigung eingeräumt worden. Die Ermäßigung bezieht sich auf die durchaus normalen Ladungen von 10 und 15 Tonnen. Die Turiner »Stampa« vom 6. April glaubt, daß sich die Tschechoslowakei kaum dazu entschließen dürfte, ihren Verkehr nach dem Transithafen Triest über deutsches Gebiet zu leiten. Ob sie sich wohl über Ungarn zu entschließen vermöchte, fragt sich die »Stampa«. Für Ungarn dürfte die Lage in bezug auf Triest unverändert bleiben, da die Römer Protokolle gemäß dem Ausspruch Mussolinis für Ungarn noch volle Geltung haben

werden. Dazu sei allerdings noch erwähnt, daß der Hafen von Fiume Ungarn weit näher liegen würde.

Interessanterweise versucht nun die Turiner »Stampa« (6. April) — wir möchten das hier auch erwähnen — und mit ihr etliche weitere faschistische Blätter, in diesem Zusammenhange die Judenfrage aufzuwerfen. Sie sagt es offen heraus, daß die Juden kein günstiges Element darstellten für das weitere Geschick Triests. Es ist dies in einer italienischen Zeitung von der Bedeutung der »Stampa« ein Novum, daß die Juden für die Notlage einer Stadt verantwortlich gemacht werden. So bemerkt das Blatt, daß, nachdem in Oesterreich nun »Arier« die Leitung der verschiedenen großen Unternehmungen übernommen hätten, diese sich kaum dazu entschließen würden, mit dem in Triest jüdisch gebliebenen Handelspartner in Verkehr zu treten. »Die Feindschaft Deutschlands gegenüber dem jüdischen Element wird die Lage Triests noch mehr schwächen. Doch ist die Lage nicht aussichtslos, das heißt, unsere Kräfte könnten die von den Juden aufzugebenden Posten übernehmen, und die Juden könnten ihre Handelsaktivität andern Ländern oder dem Innern Italiens zuwenden.« So schreibt die »Stampa«. Doch gibt es, wie gesagt, noch andere faschistische Blätter wie »Regime Fascista«, »Tevere«, »Giornalissimo«, die das Triestiner Problem regelrecht zum Anlaß einer antisemitischen Hetze nehmen. Nicht Mussolinis Politik trägt die Schuld am Anschluß, sondern die ewigen Sündenböcke: die Juden. Und doch ist es so, und dies wird in der Geschichte Italiens verankert bleiben, daß Mussolini die Zukunft Italiens der unheilvollen Achsen-Freundschaft geopfert hat.

Die Lage Triests ist durchaus pessimistisch zu beurteilen. Wohl glaubt die »Stampa«, daß sich auf Grund der deutsch-italienischen Freundschaftsbeziehungen eine Regelung treffen lasse, indem Deutschland einen Teil der ehemals österreichischen Ausfuhr über den Triestiner Hafen führen würde. Es ist durchaus möglich, daß eine derartige oder ähnliche Vereinbarung getroffen wird. Doch vermöchten sie an der Tatsache nichts zu ändern, daß Triest und die Region von Julisch Venezien wirtschaftlich gänzlich von dieser merkwürdigen und durchaus unzuverlässigen Achsen-Freundschaft abhängig ist. Indessen, so schreibt die italienische Presse, haben wir das Wort des Duce, daß alles getan würde, um die Interessen Triests zu wahren. Daß dieses Wort Beruhigung bringt, bezweifeln wir. Jedenfalls kann heute schon mit großer Bestimmtheit gesagt werden, daß der Schlag gegen Triest erst der Anfang einer Reihe weiterer heftiger Rückschläge darstellt, die als Folge des Anschlusses zu betrachten sind. Die Tatsache, daß Groß-Deutschland an den Toren des europäischen Südosten steht, dürfte auf den gesamten Außenhandel Italiens nicht ohne erheblichen Einfluß bleiben.

### III.

Der deutsche Handel im Südosten zeigt bereits 1929 eine scharfe Aufwärtsbewegung. Die formale Auflösung der Römischen Protokolle, die Vergrößerung des deutschen Absatzgebietes, die Näherbringung

eines Großabnehmers an die osteuropäischen Staaten, all das sind Momente, die in ihren Auswirkungen auf die künftige Gestaltung der Handelsbeziehungen von wesentlicher Bedeutung sein werden. Um den Ausgangspunkt für die künftige Entwicklung einigermaßen festzuhalten, mögen im folgenden einige Ziffern über den prozentualen Anteil Deutschlands am Außenhandel einiger osteuropäischer Länder geben:

Deutschlands Anteil an der Gesamtausfuhr von  
1929 1932 1936 1937  
in Prozenten

Bulgarien . . .	29,8	26,0	47,6	43,1
Jugoslawien . .	8,5	11,2	23,7	21,7
Ungarn . . . .	11,7	15,5	23,1	24,0
Rumänien . . .	27,6	12,4	17,6	19,8

Deutschlands Anteil an der Gesamteinfuhr von  
in Prozenten

	1929	1932	1936	1937
Bulgarien . . .	22,2	25,9	61,0	54,8
Jugoslawien . .	15,7	17,7	26,7	32,4
Ungarn . . . .	19,9	22,5	25,8	26,0
Rumänien . . .	24,0	23,7	36,2	29,5

Nach dem Anschluß dürften beispielsweise 50 Prozent der jugoslawischen Wirtschaft vom Deutschen Reich abhängig werden. 1937 führte Jugoslawien für 5 Milliarden 234 Millionen Dinar Waren ein und exportierte für 6 Milliarden 272 Millionen. In der ausländischen Einfuhr Jugoslawiens nahm nun Deutschland bereits mit 1 Milliarde 694 Millionen Dinar teil, was 32,28 Prozent der Gesamteinfuhr ausmacht, und führte aus Jugoslawien für 1 Milliarde 361 Millionen, 21,7 Prozent, ein. Der wirtschaftliche Vormarsch Deutschlands beginnt mit dem deutsch-jugoslawischen Handelsabkommen von 1934. Und anläßlich der Sanktionen gegen Italien, 1935, gelingt es Berlin, seine handelspolitische Aktivität mit Jugoslawien zu steigern. Der deutschen Industrie gelang es fast gänzlich, die italienischen Industrieerzeugnisse zu verdrängen, welche — so schreibt die »Stampa« vom 10. April — in Jugoslawien eine solide und treue Kundschaft besaßen. Nach der jugoslawischen Handelsstatistik war Italien 1934 der beste Kunde seines östlichen Nachbarn, was selbstverständlich auch auf die italienische Ausfuhr einen Einfluß ausübte. Heute ist Italien von Deutschland weit überflügelt. Berlin steht nun an erster Stelle und Italien erst an vierter. Wir sehen, daß Italien als unmittelbares Nachbarland vom jugoslawischen Markte bereits 1937 von Deutschland abgedrängt worden ist, und es ist nun leicht denkbar, daß durch den Anschluß, der Deutschland nun ebenfalls zum nächsten Nachbarn Jugoslawiens macht, sich die italienische Position noch mehr verschlechtert. Die italienische Presse versucht nun, den Vormarsch Deutschlands im Südosten vor allem mit dem deutschen Exportprämien-system zu begründen, das den deutschen Produzenten gestattet, erheblich billiger liefern zu können als das übrige Ausland. So wird zum Beispiel angeführt (»Stampa«, 10. April),



daß 1937 2366 Automobile deutscher Herkunft, das heißt 80 Prozent der gesamten jugoslawischen Einfuhr an Autos, eingeführt wurden, währenddem Italien nur 163 Wagen an den Mann zu bringen vermochte. Das Beispiel Jugoslawiens mag genügen, um zu zeigen, wie es um die Stellung Italiens im Südosten Europas bestellt ist, und man kann sagen, daß der Ausspruch Dr. Schachts vom 28. März 1938 vor der Angestelltenschaft der Reichsbank große Aussicht hat, recht zu erhalten. Schacht sagte damals: »Der Weg der Nibelungen ist für ihren Marsch nach Osten geöffnet, und wir werden es nicht dulden, daß dieser Weg der Zukunft wieder gesperrt werde!« Dieser Ausspruch sei noch durch einige charakteristische Zitate aus der »Deutschen Allgemeinen Zeitung« vom 24. April ergänzt. »Richtung Donau« ist der Leitartikel der »DAZ.« überschrieben, und da heißt es: »Sie (die Wendung in Oesterreich) schafft Raum für eine großzügige Kontinentalpolitik, die seit Bismarcks Tagen als deutsche Aufgabe und Erfüllung verschüttet schien. Sie weist der deutschen Wirtschaft in den jungen Ländern des Südostens einen natürlichen Absatzmarkt für Investitionsgüter und Ergänzungsraum für Rohstoffbezüge zu.« Dann heißt es weiter: »Wir sind die gegebenen Abnehmer und Belieferer der Südoststaaten, wie die Handelsbilanzen zum Kummer der Franzosen (auch der Italiener. d. V.) Jahr um Jahr bewiesen haben.« Italien versucht die »DAZ.« mit der Erschließung neuer Märkte zu vertrösten, auf die Deutschland keinen Anspruch erheben will. »Italien kann nunmehr dem Ausbau Ostafrikas sowie seinem Handel mit dem nahen Osten, an dessen Spitze Aegypten, die Türkei und Iran stehen, seine Kraft zuwenden. Auch die italienische Kraftlinie verläuft südöstlich, aber sie kreuzt nicht die deutsche, sie verläuft vielmehr parallel zu ihr, setzt ferner südlicher an und zielt weit südlicher.« Die »Deutsche Allgemeine Zeitung« weist den Italienern ausgerechnet Gebiete zu, in denen der französische und englische Einfluß bereits seit Jahren vorherrscht. »Die Anerkennung des Errungenen erlaubt ihm (Italien) nunmehr, seine natürliche Interessenszone friedlich zu bewirtschaften und auch uns, die wir nunmehr die Wacht an der Donau mit dem Anspruch und der Verpflichtung einer verjüngten Großmacht bezogen haben, zeigt sich eine weite Perspektive.« Selbstsicher und in bewußter Ueberlegenheit weist das Berliner Blatt Italien an, seine ganze Aufmerksamkeit dem nahen Osten, vor allem aber dem Impero, zuzuwenden, währenddem Groß-Deutschland die »Wacht an der Donau« übernimmt.

Ob nun Italien gewillt ist, sich so ohne weiteres in die Pläne der Deutschen einzufügen, steht heute noch keineswegs fest. Die Anstrengungen, die es im Südosten während der letzten Jahre gemacht hat, waren nicht unbedeutend, und gleichzeitig darf nicht außer acht gelassen werden, daß Italien in Albanien unerschütterlich fest sitzt (Italien zahlt jährlich 10 Millionen Goldlire an Albanien) und kaum gewillt sein dürfte, so leicht abzutreten. Wohl betont die deutsche und italienische Presse, daß die entsprechenden Verhandlungen selbstverständlich im Geiste der Achse geführt würden und alle Spekulationen auf eine deutsch-italienische Verstimmung verfehlt wären. Es bleibt nun

vorderhand noch abzuwarten, wie sich diese unvermeidlichen und überaus wichtigen deutsch-italienischen Verhandlungen gestalten werden. Doch darf man sich heute schon die Frage vorlegen, ob es gelingen wird, auf die Dauer den »Geist der Achse« vor die vitalen Interessen einer Nation zu stellen.

---

## Kulturkrise und Erziehung

Von Dr. Alfred Kleinberg.

Die Unruhestifter der Welt, die Demagogen und Kriegshetzer von heute, leben davon, daß niemand mehr ein festes Bild von den Dingen und ihrem Zusammenhang, vom Sinn und Zweck des Lebens in sich trägt, sondern daß der Glaube an alles in Fluß geraten ist: an sittliche Ideale und Forderungen, an Aufgaben und Möglichkeiten der Wissenschaft, an Wesen und Absichten der Kunst, an das Gute und Rechte im Menschen, an Freiheit und Selbstverantwortung, an eine Entwicklung zu höheren, reiferen Daseinsformen. Wozu sittliche Ideale, wenn die Gewalt sich bedenkenlos über sie hinwegsetzen darf und den blutigsten Verächtern der Moral Ruhm, Glanz und Verehrung einträgt? Wozu Wissenschaft, wenn sie sich zu jedem Dienst für die Tyrannen, zu jeder Beugung der Wahrheit bereit findet und wenn ihre Ergebnisse immer wieder dazu dienen, Arbeitslosigkeit, Tod und Untergang über die Menschheit zu bringen? Wozu Kunst, wenn jetzt das Lauteste und Grellste, das Wider-Aesthetische in Reinkultur die Masse zu Begeisterungstürmen und Götzendienst hinreißt? Und wieso Aufstieg zu höheren Daseinsformen, wenn wir gerade das Tierische im Menschen, die Freude an Vergewaltigung und grausamen Qualen unerhörte Triumphe feiern sehen? Soll und muß muß angesichts dieser Erscheinungen nicht verzweifeln und alles zum alten Eisen werfen, woran sich unsere Väter und wir selbst, einst gläubig kämpfend, uns zuversichtlich festhielten?

Nein und dreimal nein! Denn damit leihen wir Vorgängen einer kurzen Zeitspanne unberechtigte Dauer, geben wir Krankheitssymptomen einer bösen Uebergangszeit ein Gewicht, das ihnen im geschichtlichen Rückblick niemals zukommen wird. Noch steht die Tafel der Werte für unser sittliches Bewußtsein unverrückt da. Noch spricht unser Gewissen zu uns und sagt uns, was gut und was böse sei. Das einzige, was in Unordnung, was aus dem Gleichgewicht geraten ist, ist das Verhältnis zwischen Persönlichkeits- und Gemeinschaftsbewußtsein. Die Unsicherheit, die daraus fließt, wirkt in jedem einzelnen von uns und wirkt in den großen Kollektivkörpern, sie läßt uns von Fall zu Fall zweifeln, was wir uns und was wir den anderen schuldig sind, und sie allein schafft den Boden, in welchen wüste Demagogie, hemmungsloser Ehrgeiz und robuste Gewissenlosigkeit ihre bösen Keime säen können.

Die Kultur des 19. Jahrhunderts, der erst der Weltkrieg ein Ende