

Vossische



Zeitung

Begründet

1704

Einzelne Nummer

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

30 Pfennig

Die Vossische Zeitung erscheint täglich zweimal, Sonn-, Festtags und Montags nur einmal. Sonntags die illustrierte Beilage "Zeitbilder". Sonstige Beilagen: Finanz- und Handelsblatt, Umschau in Technik und Wirtschaft, Für Reise und Wanderung, Literarische Umschau, Hochschulblätter, Allgemeine Verlosungstabelle, Kurszettel der Berliner Börse.

Bezug: In Gross-Berlin und Umgegend monatlich 15 Mark durch eigene Boten täglich frei ins Haus; durch die Post 14 Mark (ohne Bestellg.). Anzeigen: Zeile 3 Mark u. 66% 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.

Im Verlage von Ullstein & Co. Verantwortlich für die Redaktion (mit Ausnahme des Handelstells): H. Bachmann in Berlin. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn Porto beiliegt.

Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech - Zentrale: Ullstein & Co. Moritzplatz 11 800 bis 11 852, sowie 15 277 und 15 281 bis 15 298. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postscheckkonto Berlin 660.

Der deutsche Schiffsraum.

Die im Mai zum zweiten Male zu Verhandlungen mit dem "Maritime Service", dem Ausschuss der "Wiedergutmachungs-Kommission", nach London entsandte deutsche Delegation brachte Anfang Juni folgende Vereinbarungen mit zurück:

Fischdampferablieferung. Nur die zum Minenräumen eingerichteten, in der Hand des Reiches befindlichen deutschen Fischdampfer werden abgeliefert. Für die dann verträglich noch fehlende Tonnage werden Neubauten auf Stapel gelegt und später abgegeben. Die der Volksernährung dienende derzeitige Fischdampferflotte wird also nicht angefasst und bleibt uns erhalten.

Segelschiffsablieferung. Die deutsche Delegation hat erreicht, daß die noch in Südamerika liegenden, der Auslieferung verfallenen Segelschiffe ihre an Bord befindliche Fracht auf einer letzten, der deutschen Volkswirtschaft zugute kommenden Reise nach Deutschland bringen dürfen und vor der Ablieferung hier repariert werden. An der Auslieferung selbst ist nichts abgehandelt worden. Auch die Segelschiffe des Schiffsvereins und des Norddeutschen Lloyd (5) müssen bis auf eins, das älteste und schlechteste ("Großherzogin Elisabeth"), abgeliefert werden. Die Schiffe sollen in französischen Besitz kommen. Die Franzosen legen sehr hohen Wert auf sie.

Fertiggestellte und dann auszuliefernde Schiffsneubauten. Der "Maritime Service" hatte ursprünglich Fertigstellung und Auslieferung aller auf deutschen Werften im Bau befindlichen Schiffe verlangt. Der Wortlaut des Friedensvertrages gab eine Handhabe zum Einspruch. Bei den letzten Verhandlungen standen 47 in verschiedenen Baustadien befindliche Neubauten mit einer Gesamtbruttotonnage von 325 342 Tonnen zur Diskussion. Vereinbart wurde nach hartem Kampf, daß 230 000 Tonnen der größten, besten und am weitesten fortgeschrittenen Schiffe abgeliefert werden und uns nur 19 Schiffe mit 95 000 Tonnen belassen bleiben. Berechnet war von uns mit 200 000 Tonnen uns zu belassender Schiffe. Unter den abzugebenden Schiffen befindet sich auch das stolze Schwester Schiff der "Baterland", die "Bismarck", mit 56 000 Tonnen (Sapag), die "München" mit 18 000 (Lloyd) und die "Tirpitz" mit 20 000 Tonnen (Sapag). Der Sapag wurden im ganzen 10 wertvolle Neubauten genommen. Sie ist jetzt nahezu restlos ausgeplündert worden. Bei einzelnen Mitgliedern der deutschen Kommission herrschte das Gefühl vor, daß es die erkennbare englische Absicht sei, gerade die großen, konkurrenzfähigen deutschen Reedereien besonders hart zu treffen und somit auch für absehbare Zeit an einer Wiedererwartung zu verhindern. Ohne Beweis wurde auch vermutet, daß die bekannten deutsch-amerikanischen Verhandlungen über gemeinwirtschaftlichen Schiffsbetrieb eine Rolle bei der Haltung der englischen Delegierten spielen. Der amerikanische Abgeordnete nahm nur stumm an den Verhandlungen teil; da der Kriegszustand noch besteht, war eine Möglichkeit seines Eingreifens nicht gegeben.

Dem deutschen Einwand, daß England hinsichtlich Schiffsraumes doch saturiert sei, wurde entgegengehalten, daß die Tonnage jetzt genüge, viele englische Schiffe aber "abgenutzt" seien. Ein südafrikanisches Blatt sang kürzlich ein Loblied einen der Deutschland abgenommenen und in die Kapstadtfahrt eingestellten Postdampfer und schrieb: "Wir sehen jetzt zum ersten Male, wie ein modernes Handelschiff aussehen kann. Es ist bedauerlich, daß wir erst durch die deutschen Schiffe darüber belehrt werden müssen." Der Sieger England nützt offenbar die günstige Gelegenheit und unsere Not, um sich auch qualitativ auf die Höhe zu bringen und so der amerikanischen Konkurrenz gewachsen zu machen.

Diesen nicht gerade großen Erfolgen der deutschen Delegation steht gegenüber, daß über die noch ausstehende wichtigste Frage, die Belassung von 350 000 Tonnen Handelschiffsraum bei Deutschland, was unser Memorandum als Minimum zur Aufrechterhaltung der Volkswirtschaft gefordert hatte, bisher nichts Positives vereinbart wurde. Diese Frage ist also noch offen, muß in Spa unbedingt zur Sprache gebracht und in unserem Sinne erledigt werden. Vorläufig gehen die Ablieferungen mit enteigneten Schiffen noch immer weiter. Durchschnittlich werden 10 deutsche Schiffe pro Woche auf dem Firth of Forth abgegeben. Die oben erwähnte Minimalgrenze für die uns unerlässliche Tonnage ist fast erreicht. Entschlüsse müssen gefaßt werden, und die letzten Entscheidungen müssen fallen.

Das im April überreichte zweite Memorandum der deutschen Regierung führte aus und begründete, daß Deutschland wirtschaftlich zusammenbrechen müsse, wenn auf Abgabe aller ablieferungspflichtigen Schiffe bestanden würde. Die Begründung berechnete, daß die deutsche Wirtschaft im Jahre 1913 eine Gesamtzufuhr von 72,8 Millionen Tonnen aufwies, wovon 66,7 Millionen Tonnen auf Lebensmittelbedürfnisse entfielen. Die am meisten auf den Import angewiesenen In-

Verlauf der ersten Sitzung in Spa.

Die Zuziehung weiterer Minister.

Drahtmeldung unseres Sonderberichterstatters.
Spa, 6. Juli.

Die erste Sitzung der Konferenz von Spa war kurz und ließ kaum Schlüsse auf den weiteren Verlauf der Konferenz zu. Die Delegierten versammelten sich pünktlich, die deutschen erschienen als die letzten. Im Konferenzsaal war eine Infanterietafel aufgestellt. Am Mittelisch präsiidierte De la Croix. Rechts von ihm saß Lord George, links Millerand, neben diesem die französische Minister, dann an der Längstafel die Japaner und die Deutschen, neben Lloyd George die englischen Minister. An der rechten Längstafel die Italiener, dann die Belgier. Die deutschen Delegierten wurden beim Eingang vom Generalsekretär der Konferenz, Jacquemin, empfangen und auf ihre Plätze geleitet. Eine Vorstellung der Delegierten fand nicht statt. De la Croix gab das Programm der Konferenz bekannt. Es enthält folgende Punkte: 1. die Frage der deutschen Entlohnung zu Lande, zur See und in der Luft; 2. die Wiedergutmachung; 3. die Kohlenfrage; 4. die Bestrafung der Schuldigen; 5. Danzig.

Hierauf erhielt der Reichskanzler Fehrenbach das Wort und drückte seine Genugtuung darüber aus, daß nun wirklich die Verhandlungen beginnen sollen. Er erklärte ausdrücklich die Bereitwilligkeit Deutschlands, den Friedensvertrag anzuerkennen und nach Kräften zu erfüllen. Er teilte mit, daß zwar Sachverständige für die Besprechung des ersten Punktes festgesetzt seien, nämlich Reichswehrminister Geßler und General v. Seekt, daß sie aber noch nicht in Spa seien, weil die deutsche Regierung nicht wußte, ob eine Verhandlung über die Abrüstungsfrage zugelassen sei, sie dürften aber morgen eintreffen.

Lloyd George zeigte sich äußerst angehalten, zog sich mit Millerand zur Beratung zurück und erklärte dann, daß bis zum Eintreffen Geßlers und Seekts gewartet würde. Aus den Mitteilungen ging hervor, daß entsprechend dem interalliierten Abkommen, einen Generalredner zu stellen, Lloyd George den alliierten Standpunkt in der Wehrfrage, Millerand den für die Wiedergutmachung vertreten wird. Fehrenbach fragte weiter, ob zu dem vierten Punkt der deutsche Justizminister zuzuziehen sei. Die Frage wurde bejaht. Auch der französische Justizminister und der englische Lordkanzler seien zugezogen. Fehrenbach erbat mit Rücksicht darauf, daß Justizminister Heinze Wigandler sei, einen genaueren Termin für sein Erscheinen. Es wurde geantwortet, daß wahrscheinlich am Donnerstag schon der vierte Punkt verhandelt würde. Diese Angabe dürfte allerdings nicht eingehalten werden.

Ententekreise rechnen, wie ich höre, zwei bis drei Tage bis zum Beginn der Wirtschaftsverhandlungen. Anscheinend werden die

dustrien (Metall, Textil, Holz, Leder) beschäftigten 5,7 Millionen Arbeiter. Trotz größter Sparsamkeit, Anpassung und Volkszahlverminderung wird der zukünftige Einfuhrbedarf (Nahrung, Düngemittel, Erze, Mineralöl, Metalle, Holz, Textilien) auf 14 Millionen Tonnen geschätzt. Eine weitere Herabsetzung scheint unmöglich. Hinsichtlich der Nahrungsmittelaufnahme ist errechnet, daß die Inlandserzeugung nicht mehr als 1600 Kalorien (16 Gramm Fett) pro Tag und Kopf aufbringen kann. Durch Einfuhr müssen weitere 650 Kalorien (39 Gramm Fett) pro Tag und Kopf herangeschafft werden. Nimmt man 2750 Kalorien (75 Gramm Fett) als Durchschnittsbedarf an, so bleiben noch immer 500 Kalorien (20 Gramm Fett) ungedeckt. Selbst mit der Einfuhr vegetieren wir also nur dahin. Eine Kürzung der Futtermittelaufnahme würde den Milchviehbestand, der zurzeit mit weniger als zwei Dritteln gedeckt ist, unbefriedigt lassen. Ohne Erzeinfuhr (im Frieden 17,6 Millionen Tonnen, jetzt 5,6 Millionen Tonnen angelegt) würden Hochofen und ganze Industrien stillgelegt werden müssen. Die Folgen wären unübersehbar, anarchische Zustände wahrscheinlich. In der heut auf Rohstoffeinfuhr angewiesenen Industrie sind weit über 3 Millionen Arbeiter beschäftigt, die mit ihren Angehörigen ein Fünftel des deutschen Volkes darstellen. Sie beschäftigen sich mit dem Leben, würde Unruhe und Verzweiflung in diese Arbeitermassen tragen und uns zugleich die Erfüllung der Friedensvertragspflichten unmöglich machen.

Die künftige Hebersee-Einfuhr, zwei Drittel der gesamten Einfuhr, ist auf 12,6 Millionen (gegen 46,7 im Jahre 1913) Tonnen geschätzt. Um sie zu bewältigen, müssen wir wenigstens ein Viertel des früheren Schiffsraumes zur Verfügung haben. Zieht man von der deutschen Handelschiffstonnage (1913) von 5,2 Millionen Tonnen die Seeleichter und Hilfsfahrzeuge ab, so kommt man auf 4 Millionen nutzbaren Schiffsraum, der uns früher zur Verfügung stand. Dieser Schiffsraum war noch um 10 v. H. zu klein, um die gesamte deutsche Einfuhr

frei genannten Punkte in den ersten Sitzungen nur vorbereitend und eventuell von Sachverständigen zu Ende verhandelt. Die deutsche Delegation will keinesfalls drängen, sondern womöglich erst abwarten, wenn die Grundzüge des Abkommens feststehen.

Der Gesamteindruck des heutigen Tages ist, daß auf allen Seiten ein sehr ernster Verhandlungswille herrscht.

Am 11 Uhr 30 Min. vormittags wurde die Sitzung auf Dienstag nachmittags 2 Uhr vertagt. Bis dahin werden die Alliierten über die noch schwebenden Fragen unter sich Besprechungen abhalten.

Geßler und Seekt abgereist.

Wie wir erfahren, sind der Reichswehrminister Dr. Geßler und sein Adjutant, sowie General v. Seekt gestern Abend mit dem fahrplanmäßigen Zuge vom Potsdamer Bahnhof nach Spa abgereist. Ihre Berufung ist vom Reichskanzler bereits in der gestrigen Sitzung mit den Vertretern der Entente angekündigt worden.

Spa, 6. Juli. (W. T. B.)

Dr. Melchior und Professor Bana sind zur Teilnahme an den Besprechungen der Konferenz hier eingetroffen.

General De Rond reiste gestern Abend von Oppeln nach Spa ab.

Einladung an die Tschecho-Slowakei.

Drahtmeldung der "Vossischen Zeitung".

Prag, 5. Juli.

Das Ministerium des Auswärtigen hat eine Depesche Millerand erhalten, in welcher die Tschecho-Slowakei aufgefordert wird, Delegierte nach Spa zu schicken. Der Ministerrat hat beschlossen, den Minister des Auswärtigen, Dr. Benes, zu entsenden.

Im Zusammenhang mit dieser Einladung entsteht bei führenden tschechischen Politikern die Anschauung, Frankreich wolle neuerlich den Plan eines Donaufstaatenbundes zur Debatte bringen. Die ablehnende Stimmung hiergegen ist allgemein. Die Tschecho-Slowakei will unter gar keinen Umständen ihre mühsam hoch geschraubte Baluta und ihren eben stärker einsetzenden Export durch Bindung mit den anderen Entente-Staaten der alten Donaumonarchie gefährden. Es könnte angesichts des noch immer starken staatlichen Selbstgefühls des Volkes keine tschechische Partei wagen, eine Herabminderung der tschecho-slowakischen Selbständigkeit zu beschließen. Tatsächlich sind auch sämtliche Parteien bestrebt, allen derartigen französischen Plänen entgegenzuarbeiten.

zu betätigen. Für die Zukunft brauchen wir mindestens ein Viertel, also rund 1 Million Tonnen. Dafür würden uns aber nach restloser Erfüllung der Friedensbedingungen nur 300 000 Tonnen in Gestalt von kleinen Schiffen zur Verfügung stehen. Fremden Schiffsraum für die zu drei Viertel fehlende Tonnage in Anspruch zu nehmen, sind wir nicht in der Lage. Alle Frachtraten sind auf das Sechsfache gestiegen. Bei dem heutigen Balutastand bedeutet der sechsfache Betrag für uns eine 60-70fache Frachterhöhung. Die so entstehende Importsteuerung wäre unerträglich. Sie würde zum Zusammenbruch der Industrie und der Volksernährung führen. Als äußerste Grenze wäre vielleicht anzufehen, wenn Deutschland zur Hälfte auf Frachtfahrer fremder Flaggen angewiesen ist. (Persönlich bezweifle ich allerdings, daß dieser Zustand erträglich wäre.)

Daher muß uns 350 000 Tonnen Schiffsraum von den abzuliefernden Schiffen vorläufig belassen werden. Deutschland hatte vorgeschlagen, die Enteignung der hierfür benötigten Schiffe über 1600 Tonnen auf zwei Jahre hinauszuschieben und sich erboten, für diese Zeit Wertminderungsätze zu zahlen. Die Ablieferung von Schiffen zwischen 1600 und 1000 Tonnen sollte als abgeschlossen angesehen werden.

In dieser Rechnung des Memorandums entsteht jetzt noch eine bedenkliche Lücke dadurch, daß das getroffene Abkommen über die Ablieferung von Neubauten sehr viel ungünstiger für uns ausgefallen ist als erwartet war. Wir werden in zwei Jahren nicht in der Lage sein, soviel Neubauten fahrbereit zu machen, um unseren Mindestfrachtraumbedarf decken und dementsprechend die jetzt nicht ausgelieferten Schiffe abgeben zu können.

Die Sprache des Memorandums der deutschen Regierung greift ans Herz. Sie schildert wahrheitsgetreu und ohne Verschönerung unsere Notlage. Sie zeigt, daß wir, wenn man uns das Wenige beläßt, was wir fordern, doch nur mit großer Mühe unser Dasein werden fristen können. Die Welt will den inne-