

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 Verlostungstabelle, 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 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.

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

Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech-Zentrale: Ullstein & Co. Moritzplatz 11800 bis 11852. Die Zentrale verbindet mit den einzelnen Abteilungen. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postscheckkonto Berlin 669.

Frankreichs Kohlenversorgung

Eine halbamtliche französische Note.

Paris, 21. Oktober. (Savas.)

Eine Savasnote erklärt, daß die Mitteilungen in der deutschen Presse, daß Frankreich Ueberfluß an Kohlen habe, Deutschland aber Mangel an Kohlen leide, auf falschen Berechnungen beruhen.

In dieser Savasnote wird ferner behauptet, daß der von der deutschen Regierung angegebene Grund für das teilweise Feiern von Fabriken infolge Kohlenmangels nicht der wahre Grund für diese Einschränkung sei. Vielmehr sei dieser darin zu suchen, daß die deutschen Löhne zu einer Zeit festgesetzt worden sind, wo die deutsche Währung auf ihrem Tiefstande angekommen war. Inzwischen sei aber die deutsche Mark wieder gestiegen, und dies schaffe für die deutsche Industrie große Erschwerungen. Außerdem sei die deutsche Industrie durch noch bestehende Ein- und Ausfuhrbestimmungen sehr gehemmt.

Andererseits sei die Versorgung Frankreichs mit Kohle leider bei weitem nicht so zufriedenstellend, wie es die deutsche Regierung darstelle. Der Vorrat der Eisenbahnen Frankreichs im September 1918 habe für zwei Monate gereicht. Zurzeit sei aber nur ein Vorrat vorhanden, der für 28 Tage ausreichte. Der Vorrat für die Gasversorgung von Paris habe am 30. September 1918 300 000 Tonnen betragen, während gegenwärtig nur ein Vorrat von 160 000 Tonnen vorhanden sei, aber nicht 900 000 Tonnen, wie von deutscher Seite behauptet werde. In den ersten sechs Monaten 1920 sei die Kohlenlieferung von Paris mit 78 Proz. Berlin aber mit 91 Proz. gedeckt gewesen. Der gegenwärtige Vorrat der Stadt Paris belaufe sich aber nur auf 150 000 Tonnen, und dieser Vorrat reiche nur für 15 Tage bei einer Zuteilung von 1/2 des üblichen Bedarfs.

Die Landwirtschaft verfüge gegenwärtig über 370 000 Tonnen Kohlen. Dieses Quantum stelle aber keine Reserve dar, sondern reiche gerade für den Ausbruch usw. Das für die Landwirtschaft benötigte Quantum betrage 480 000 T., wovon bisher nur 245 000 Tonnen vorhanden seien. Heute sei für die Landwirtschaft nicht nur kein Vorrat an Kohlen vorhanden, sondern die wirklich gelieferten Mengen reichten nicht einmal aus, um den tatsächlichen Bedarf zu decken.

Das Vossische Telegraphen-Büro bemerkt dazu: Dieser Darstellung gegenüber seien die Worte des Ministers Le Troquer aus dem „Petit Parisien“ vom 8. d. J. zitiert: „Ich habe nicht alle Ziffern gegenwärtig, aber ich kann Ihnen sagen, daß, was die Eisenbahnen anbetrifft, der Vorrat, der im Januar nur 180 000 Tonnen betrug, was kaum für sechs Tage ausreichte, sich heute auf 800 000 Tonnen, d. h. die normale Vorkriegszeit, beläuft.“

Der Vorrat der Gasanstalten von Paris, der im Laufe des Jahres 1919 niemals 25 000 Tonnen überstiegen hatte, übersteigt heute 900 000 Tonnen. Der Vorrat der Seine-Präfektur beträgt ungefähr 150 000 Tonnen, während er sich im letzten Jahre zur gleichen Zeit auf kaum 50 000 Tonnen belief. Der Vorrat der Gasanstalten der Vororte hat sich verdoppelt, der der Elektrizitätswerke ist von 15. auf 60 000 Tonnen gestiegen.

„Ich kann endlich hinzufügen, daß uns die Wiederanlage der Vorräte nicht behindert hat, die dringlichsten Bedürfnisse zu befriedigen: so sind für Druschlohe 370 000 Tonnen geliefert worden. — Das sind, schloß der Minister, einige Ziffern, die das Vertrauen rechtfertigen, mit dem ich die Zukunft betrachte.“

Daß wir in Berlin im vorigen Winter mit 91 v. S. Kohle beliefert waren, wird wohl niemand glauben, der selbst erfahren hat, wie wir gefroren haben.

Danzig und Polen.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

vi Paris, 21. Oktober.

Der „Temps“ führt in einem vorsichtig gehaltenen Leitartikel aus, welche Bestimmungen der zwischen Danzig und Polen abzuschließende Vertrag nach seiner Auffassung enthalten müßte, um vor dem Versailler Vertrag bestehen zu können und deutet an, daß der Vertragsentwurf der Vorkriegskonferenz die polnischen Interessen nicht ausreichend berücksichtige. In dem Artikel wird es zum Schluß als „möglich“ bezeichnet, daß die Warschauer Regierung vor Unterzeichnung des Vertrages versuchen wird, eine

Regelung zu verhindern, die „nach Geist und Buchstaben des Versailler Vertrages“ dem „deutschen Element“ die Möglichkeit geben würde, aus dem Danziger Hafen eine Basis zu machen, von der aus Polen ständig bedroht werden könnte.

Forderungen der Nordschleswiger.

Drahtmeldung.

Kopenhagen, 21. Oktober. (W. L. B.)

Im Laufe der Budgetdebatte im dänischen Folkething ergriß heute das deutsche Folkethingmitglied Pastor Schmidt-Wodder zum ersten Male das Wort. Er führte unter allgemeiner Aufmerksamkeit aus, er sehe im dänischen Folkething als Vertreter eines fremden Volkes, das gegen seinen Willen unter die dänische Staatsobersheit gekommen sei. Er fordere volle Gleichberechtigung und volle Kulturfreiheit für die Deutschen in Nordschleswig. Er und seine Landsleute würden die Hoffnung auf eine Grenzberichtigung nach Norden niemals aufgeben. Andererseits wünsche er mit den Dänen in Frieden und Verträglichkeit zu leben. Deutsche und Dänen müßten zukünftig in Nordschleswig auf gleicher Stufe stehen. Dann würde gegenseitiges Verständnis und gegenseitige Achtung nicht ausbleiben.

Pastor Schmidt bedauerte, daß die deutsche nationale Minderheit auf den Gebieten der Kirche und Schule mit den Dänen noch nicht gleichgestellt sei und brachte schließlich zur Sprache, daß einem deutschen Schauspieler, der im deutschen Verein in Sonderburg auftreten wollte, die Einreiselaubnis verweigert worden sei.

Verschiebung der Adria-Konferenz.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

Belgrad, 21. Oktober.

Direkte Verhandlungen zwischen Italien und Jugoslawien werden jetzt nicht stattfinden. Man muß heute mehr denn je an der Tatsache festhalten, daß Jugoslawien durchaus keine Lust zu Verhandlungen mit Italien hat. Das Adriaproblem ist zwar die brennendste aller ungelösten Fragen des neuen Königreiches; dennoch haben sich die Leiter der Staatsgeschäfte zu einer Verzögerung entschlossen, da sie den heutigen Augenblick für Verhandlungen als ungünstig erachten. Die formelle Einladung Italiens ist übrigens in Belgrad noch immer nicht eingetroffen, obwohl man diese schon vor Tagen erwartet hatte. Man rechnet im Ministerrat mit einer Verschiebung der Adria-Konferenz auf unbestimmte Zeit.

Der Minister des Auswärtigen Dr. Trumbitsch mußte in der gestrigen Sitzung des Ministerrats dem Vertreter der slowenischen Demokraten im Kabinett, dem Minister für soziale Politik Skutnez in der Kärtner Frage Aufklärungen darüber geben, wie die Regierung der Erregung Herr werden wolle, die sich des Volkes wegen des ungünstigen Ausgangs des Plebiszits bemächtigt habe. Jugoslawien bestünde sich, sagte Trumbitsch, infolge des Plebiszits in äußerst kritischer Lage. Es sei vollkommen ausgeschlossen, die Wirkung der Abstimmung abwarten zu wollen. Es liege eine große Gefahr darin, wenn der südslawische Staat den im Friedensvertrage zu St. Germain eingegangenen Verpflichtungen nicht nachkommen würde. Diese Auffassung des Ministers für auswärtige Angelegenheiten wurde zwar zur Kenntnis genommen, er erhielt aber den Auftrag, auf diplomatischem Wege alle Schritte einzuleiten, die es ohne Vertragsbruch ermöglichen würden, den Ausgang der Abstimmung zu korrigieren.

Die jugoslawische Regierung hat den Vorschlag des interalliierten Wiedergutmachungs-Ausschusses über den Anteil Jugoslawiens an der Kriegsbeute abgelehnt. Der Wiedergutmachungs-Ausschuß forderte aus der Kriegsbeute mehrere Monitore für andere Staaten, darunter drei für Oesterreich und zwei für die internationale Donaukommission, ferner einen Teil des Eisenbahnmateriale und des Armeemateriale, das unter dem Begriff der Kriegsbeute fällt. Die Alliierten wünschen ferner, daß Jugoslawien einen Vorstoß auf die Kriegsentschädigung in der Form erhalte, daß das in Saloniki und in Frankreich lagernde Kriegsmaterial an Jugoslawien abgetreten werde. Die Regierung in Belgrad steht diesen Wünschen ablehnend gegenüber.

Besserung im Befinden König Alexanders.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

kl Wien, 21. Oktober.

Die griechische Gesandtschaft in Wien erklärt, daß eine heute früh eingetroffene dringende Depesche des griechischen Ministeriums des Außeren einen Fortschritt in der Gesundung König Alexanders meldet. In der Nacht eingelaufene Athener Telegramme sprechen bereits von einer erheblichen Besserung und stärkeren Sinken der Temperatur bis auf unter 38 Grad.

Amerikanische Eisenbahnen.

Von

Dr. J. Schönmann.

Vor dem Weltkrieg bemühte sich der Durchschnittsamerikaner meistens einem reisenden Deutschen klarzumachen, daß die U. S. A. das beste und billigste Eisenbahnwesen der Welt besäßen. Das entsprach freilich nicht den Tatsachen. In die Enge getrieben, gab er dann zu, daß die Deutschen das nächstbeste hätten, während man die Preise wegen der verschiedenen Entfernungen überhaupt nicht vergleichen könne, aber stolz wies er schließlich auf die Statistik, die den Vereinigten Staaten „die überragende Führerschaft als Eisenbahnation“ zuerkante; denn den 254 000 amerik. Meilen hatte Deutschland — an zweiter Stelle — nur 39 000 entgegenzusetzen, während Rußland an dritter, Frankreich an fünfter, Großbritannien erst an achter kam.

Anders ist an amerikanischen Eisenbahnen außer dem Privatbetrieb im Gegensatz zur deutschen Staatsbahn die Einrichtung der gewöhnlichen Personenwagen, der Pullman-Wagen, der Wartefälle, um nur die augenfälligsten Dinge zu nennen. Die Wagen sind gleich unseren D-Wagen der Länge nach geteilt, nicht in Abteile. Die Sitze sind hintereinander zu zweien rechts und links vom Mittelgang angebracht und alle gepolstert. Die deutschen Vertreter der vierten und dritten Klasse lehnt der Amerikaner als barbarisch ab. Der lange offene Wagen erscheint dem Deutschen zuerst als zu öffentlich und laut. Man ist niemals allein und teilt Freud und Leid und Kindergeschrei mit allen Fahrgästen. Außerdem läuft durch diesen Wagen alles vorbei, was einem verschiedenen Schwären, Zeitungen und Bücher mit schriller Stimme anzupreisen hat. Lehnt man sich endlich beruhigt zurück, weil die übliche Reihe von Verkäufern erledigt ist, so erscheint der Zugführer, um die Fahrkarten neu durchzugehen. Es gibt wohl die eine oder andere Erleichterung bei der Fahrkartenschau. Meist nimmt einem der Zugführer die gelbste Fahrkarte gleich beim ersten Stundgang weg und tauscht sie gegen einen besonderen farbigen Papierstreifen um. Diesen Streifen steckt er einem dann persönlich an den Hut oder an das Rückenpolster des Vorderstuhles, das für solchen Zweck eingerichtet ist. An dasselbe Polster kann man seine Karte auch selbst heften, nachdem man den Sitz eingenommen hat. Der Kartenkontrollleur tut dann keine Pflicht, ohne einen beim Zeitunglesen oder — Gummitauen zu fördern. Aber man sieht und hört alles, und das ist der Nachteil der sonst praktischen Einrichtung des Wagens, die übrigens aus amerikanischen Zuständen zu erklären ist. In Pionierzeiten war der lange leicht zu überschauende und zu bewachende Wagen das einzig mögliche sichere Gefährt.

Anders als bei uns ist drüben sowohl der Zugführer als auch sein Publikum. Der Zugführer, conductor, ist nicht unser Beamter mit der roten Lederbinde, sondern eine Art Geschäftsführer und Kontrollleur, gleichfalls nicht unser Schaffner, sondern ein Gentleman, also mit Vorsicht zu genießen. Europäische Reisende haben sich durch Trinkgelder an diese hohe Persönlichkeit schon oft unangenehme oder komische Verlegenheiten bereitet. Im ganzen ist er wie seine Fahrgäste von einer gewissen geschäftsmäßigen Höflichkeit. Die Amerikaner geben sich allgemein ordentlich und ohne viel Geräusch, wenn sie in ihren Eisenbahnwagen sitzen. Sie sind ganz hilflos Frauen und Kindern gegenüber und lassen im übrigen alles ungerührt und geduldig über sich ergehen. So belagen sie sich fast nie über Mißstände, was oft genug stumpf wirkt. Andererseits lächeln oder traheln sie auch nicht wie viele Deutsche. Man könnte mit diesen Reisenden die gesamte amerikanische Demokratie vergleichen, ein anständiges Mittelmaß mit durchschnittlicher gemessener Freundlichkeit und Sauberkeit.

Wie die Wagen sind die Wartezimmer amerikanisch demokratisch, alles in einem einzigen großen Raum. Wartefälle I., II., III. und IV. Klasse gibt es drüben nicht, und das ist sicherlich gut, denn es trägt zur Vereinheitlichung des Reisepublikums bei und damit letzten Endes zu einer vollkönnen Vereinheitlichung. Der Klassen gibt es auch in der amerikanischen Republik genug, aber sie treten nicht so aufdringlich öffentlich hervor wie bei uns. Es ist eine der Stärken des amerikanischen Staates, daß er allen seinen Mitgliedern das stolze Gefühl gibt: Hier sind wir alle gleich! Es entscheidet dabei gar nicht, daß es tatsächlich so ist, sondern nur, daß es von den Bürgern so aufgefaßt wird. In manchem war zum Beispiel das alte Deutschland freier als das neue Amerika, nur mußten es die Deutschen selber nicht und erkannten es deshalb weder vor sich noch vor dem Ausland gebührend an.

Howells, der kürzlich verstorbene Senior der amerikanischen Schriftsteller, hat einmal in einem Roman bekannt: „Es ist Unfalsch zu behaupten, daß wir Amerikaner nicht einen Adel hätten; wir könnten angefaßt eines Pullman-Wagens ebenso gut behaupten, daß wir keine Wagen erster Klasse besäßen.“ Jener Adel heißt Plutokratie, und die Pullman-Wagen sind gegen eine Zu-