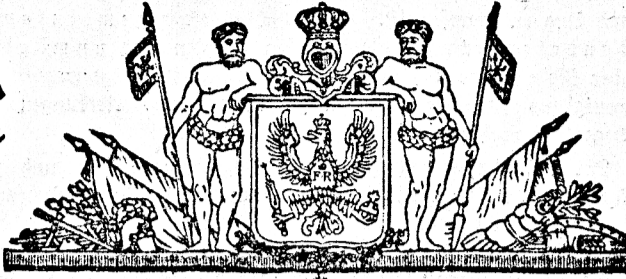


Vossische



Zeitung

Begründet

1704

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

40 Pfennig

Bezugsbedingungen und Anzeigenpreise, sowie Beilagen, Erscheinungsweise usw. werden im Kopf der Morgen-Ausgabe aufgeführt

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

Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech-Zentrale Ullstein, Moritzplatz 11800 bis 11858 Die Zentrale verbindet mit den einzelnen Abteilungen. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin Postcheckkonto Berlin 660

Die Verhandlungen mit Polen.

Von
Serbert Weichmann,
Berichterstatter der „Vossischen Zeitung“.

* Breslau, 21. November.

Die deutschen Kommissare Lewald und Goepfert haben in den beiden letzten Wochen in Breslau mit Vertretern der oberschlesischen Industrie und mit dem Deutschen Ausschuss für Oberschlesien verhandelt, um ein ausreichendes Informationsmaterial für die Genfer Verhandlungen mitzunehmen. Bedauerlicherweise kann jedoch nicht daran vorübergegangen werden, daß sowohl die Ausdehnung, wie die Art des Versuches, sich Kenntnis zu verschaffen, zu besorgten Bedenken Anlaß geben, die um so eher ausgesprochen werden dürfen, als fast die gleichen Bedenken bezüglich der Tätigkeit des Auswärtigen Amtes vor der Genfer Entscheidung durch die Tatsachen nur zu gerechtfertigt worden sind.

Einmal ist es leider unterlassen worden, mit den eigentlich politischen Kreisen Fühlung zu nehmen und so einen Einblick in die verschiedenen Ansichten über das zukünftige Verhältnis Oberschlesiens zu Schlesien und beider Teile zum Reich zu erhalten, Ansichten, die zwar in der Öffentlichkeit noch keinen Ausdruck gefunden haben, dafür um so lebenskräftiger aber im inneren Verhältnis der Parteien zu wirken suchen.

Sobann — und das ist das wichtigere — ist es aber auch unterlassen worden, bei der Erörterung der verschiedenen Meinungen große Gesichtspunkte zur Diskussion zu stellen und eine allgemeine Basis zu schaffen, von der aus das Gewirr der Einzelfragen gelöst werden muß. Die Art, wie die Information erfolgte, war mehr zufällig und ohne Programm, ungeleitet und unbegrenzt im Empfangnehmen von Urteilen, die nebeneinander und gegeneinander kreuzten, ohne starr nach großen Richtlinien konzentriert und begutachtet zu werden.

Der Genfer Entscheidung entsprechend standen zwei Hauptfragen zur Erörterung: das Wirtschaftsabkommen und die Regelung des Minoritätenrechtes. Für das Wirtschaftsabkommen muß endlich davon abgegangen werden, es isoliert und nur im Hinblick auf die Genfer Formulierung zu betrachten. Die Genfer Entscheidung zwingt Deutschland, nach polnischen souveränen Gebieten freie Wirtschaftsbeziehungen zuzulassen. Steht dieses aber einmal fest und ist damit das „Loch im Ofen“ eine politische und wirtschaftliche Tatsache geworden, dann müssen auch daraus die Konsequenzen für das Verhältnis der gesamtdeutschen Wirtschaft zur gesamt-polnischen Wirtschaft gezogen werden.

Es muß eingesehen werden, daß damit der Gedanke der Ausdehnungspolitik erledigt ist und ersetzt werden muß durch die Notwendigkeit, die Streitpunkte im Ofen in ihrer Gesamtheit und großzügig zu behandeln. Die Lösung der oberschlesisch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen muß im Rahmen der Lösung der gesamten deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen versucht werden. Freilich soll nicht übersehen bleiben, daß diese Anschauung in Genf bereits einmal dem „Rein“ eines hervorragenden französischen Politikers begegnete und schwerwiegend an dem Entente-Interesse einer bleibenden deutsch-polnischen Differenz rührt. Gleichwohl geht es aber nicht an, eine Politik des Kleinen Kaufmanns fortzusetzen, die an der Einsicht vorübergeht, daß das geringere Interesse auch nur im Rahmen der größeren Wirtschaftsbeziehungen gewahrt werden kann. Es kommt auch ferner noch hinzu, daß Polen durchaus angewiesen und bemüht bleibt, dieses große Wirtschaftsabkommen zu erhalten, das ihm vor der oberschlesischen Entscheidung zu versagen war, jetzt aber auf freiem Wege zur Erörterung gestellt werden muß, um uns durch Aufrollung der großen Frage auch in der kleineren oberschlesischen Frage die Vorhand zu sichern.

In der gleichen Weise sollte die Minoritätenfrage großzügiger angesehen werden. Polen hat auf legislativem Wege wenigstens theoretisch einen ausgebreiteten Minoritätenchutz verwirklicht. Demgegenüber hat Deutschland in der Reichsverfassung eine einzige grundsätzliche Bestimmung getroffen, die aber nur eine Normativbestimmung ohne allgemeine Ausführungsverordnungen geblieben ist. Die Regelung des Minoritätenrechtes ist daher ausschließlich den Verwaltungsbehörden anheimgegeben, eine Sachlage, die an sich schon schweren Bedenken unterliegen muß. Bei den Besprechungen sind hier teilweise Vorschläge laut geworden, die in ihrer Absurdität eine legislative Regelung dringlich erforderlich machen, wenn die deutsche Politik nicht ganz schweren Kreditwürdigungen ausgesetzt werden soll.

Die Genfer Vertreter dürfen für ihre Stellungnahme nicht davon ausgehen, daß die Entscheidung des Völkerbundes ein Maximalprogramm für Deutschland darstellt. Sie ist vielmehr nur ein Anlaß zu einer grundsätzlicheren Regelung der in ihm berührten Angelegenheiten vorzuschreiten.

mb Warschau, 19. November.

Der polnische Ministerrat besaßte sich in seiner heutigen Sitzung mit den wirtschaftlichen Verhältnissen der Warschauer Stadtverwaltung, die höchst eigentümlicher Natur zu sein

scheinen, da vorgeschlagen wurde, den Magistrat aufzulösen und den Staatsanwalt mit der strafrechtlichen Untersuchung zu betrauen. Von Magistratsseite wird dunkel angedeutet, daß dieses etwas ungewöhnliche Vorgehen des Ministeriums auf politische Momente zurückzuführen sei. Die heutige Abendpresse spricht von „gänzlicher Demoralisation des Warschauer Magistrats“, erzählt von Tausenden von überflüssigen Stadtbeamten, die aus unbekanntem Gründen angestellt worden seien, und vom Fehlen jeder geordneten Rechnungslegung.

Reparation und Kreditaktion.

Erklärungen im Reichstagsausschuß.

Das Reichskabinett tritt heute nachmittag zusammen. Beratungsgegenstand ist die Reparationsfrage und die damit in engem Zusammenhang stehenden Fragen der Kreditaktion der Industrie und einer Auslandsanleihe. Ueber die Besprechungen mit der Reparationskommission wird der Reichskanzler nunmehr, da sie abgeschlossen sind, heute nachmittag dem Reichsratsausschuß und morgen dem Ausschusse des Reichstages für Auswärtige Angelegenheiten berichten.

„Endgültiges Abkommen“ in Washington?

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

1w London, 20. November.

Die Verhandlungen in Washington werden allerseits so beschleunigt, daß man sich des Eindringens nicht erwehren kann, daß die Delegationen, um neuen Konflikten aus dem Wege zu gehen, zu denen sich mit jedem Tage der Zündstoff anhäuft, möglichst schnell zu einem allgemein gehaltenen, aber praktisch vermutlich unbrauchbaren Abschluß zu kommen, um wenigstens das Gesicht zu wahren. Renter weiß sogar zu melden, daß vielleicht schon heute eine „endgültige Uebereinstimmung“ sowohl in der Abrüstungsfrage als über die Probleme des Fernen Ostens erzielt werden würde. Mit der „Endgültigkeit“ scheint es aber nicht weit her zu sein, denn Renter selbst fügt hinzu, die Aussicht gewinnt immer mehr an Boden, daß weitere Konferenzen auf die jetzige folgen werden wegen der neuen Bedingungen, die sich insbesondere für den Fernen Osten ergeben würden. Eine wichtige Anregung geht von einer Reihe von Delegierten aus, die, wie Renter weiter meldet, die Abhaltung einer Wirtschaftskonferenz vorschlagen und mit Recht geltend machen, daß die Schaffung eines vollständig dauernden Friedens nicht möglich sein werde, bevor das finanzielle und wirtschaftliche Gleichgewicht der Welt wiederhergestellt sei. Jedenfalls rechnet man allgemein damit, daß die jetzige Konferenz in spätestens drei Wochen zu Ende sein wird.

In einer Besprechung mit Staatssekretär Hughes hat Balfour nochmals den englischen Standpunkt klargelegt. Danach sollen veraltete Schiffe auch während der Flottenferien Stück für Stück ersetzt werden und nicht gruppenweise erst nach Ablauf der 10 Jahre. Hughes vertritt die Ansicht, daß dadurch der ganze Gedanke der Flottenferien zu nichte gemacht werde. Denn wenn die Mächte ihre alten Schiffe sofort ersetzen, würden sie selbstverständlich diese auch verbessern, und damit würde das Wettrennen auf diesem Gebiet mit vermehrter Stärke fortgesetzt werden. Der „Daily Telegraph“ läßt sich von einem französischen Korrespondenten melden, daß die amerikanischen Delegierten geneigt seien, in dieser Frage auf ein Kompromiß einzugehen.

Auch Admiral Rato hatte eine Konferenz mit Hughes, und der gleiche Korrespondent glaubt zu wissen, daß Staatssekretär Hughes sich auch bezüglich der relativen Flottenstärken zu einer Revision bereit erklärt habe. Er soll jetzt geneigt sein, bei der Bestimmung der Quoten nicht nur die Tonnage, sondern auch die Bewaffnung und die Schnelligkeit in Betracht ziehen zu lassen.

Die Heeresdebatten.

* Paris, 21. November.

Wie Savas aus Washington meldet, hatte Briand am Sonntag eine Unterredung mit Balfour, weiter empfing er den Führer der italienischen Delegation, Schanzer. Schanzer wird in der heutigen Sitzung der Konferenz nach der Rede Briands im Namen der italienischen Delegation gleichfalls eine längere Erklärung abgeben. „Italien“, so wird in der Meldung hinzugefügt, „hat sich für die Beschränkung der Rüstungen zu Lande in Europa ausgesprochen, in der Hoffnung, dadurch Sicherheiten gegenüber Jugoslawien zu erhalten, doch scheint es wenig wahrscheinlich, daß Italien eine diesbezügliche genau gehaltene Entschließung vorlegen werde; es wird sich vielmehr vermutlich auf ein allgemeines Exposé beschränken.“

(Siehe auch zweite Seite.)

Das Dieselbauperbot.

Aus sachverständigen Kreisen wird uns geschrieben:

Vor fast einem Jahre hatte der Vossischerrat nach langem Hin und Her die Handelsverwertung der vom interalliierten Marineüberwachungsaußschuß als „Kriegsmaterial“ angesprochenen Dieselmotoren, die aus U-Booten stammten oder für solche vorgesehen waren, unter zwei Bedingungen zugestanden, daß erstens bestimmte, von genannter Kommission als „Kriegsmaterial“ bezeichnete Einrichtungen an den Maschinen beseitigt würden, und zweitens, daß die so abgeänderten bzw. umgebauten Maschinen innerhalb einer bestimmten Frist zu friedlicher Verwertung untergebracht wären. Auf Grund längerer Verhandlungen wurde dann diese Frist für die Handelsverwertung der Maschinen auf den 31. Oktober 1921 endgültig festgelegt. Es handelte sich um rund 400 sog. frühere U-Boots-Diesels, und es ließ sich nach endgültiger Festlegung dieser Unterbringungsfrist schon damals übersehen, daß sie innegehalten werden könne, wie es ja auch der Fall gewesen ist. Von vornherein also mußte deutscherseits angenommen werden, daß nach erfolgter Handelsverwertung der fraglichen 400 Maschinen die Diesel-Frage für Deutschland ein für allemal erledigt sei.

Gegen jede Erwartung indes bestätigte die interalliierte Marinekontrollkommission in einer Note vom 20. Juli d. J. die kurz vorm getroffene, aber von der deutschen Marinefriedenskommission nicht anerkannte Verfügung eines ihrer Besichtigungsausschüsse, der, noch dazu ohne Begleitung eines deutschen Regierungsbeauftragten, die bekannte Motorenfabrik Benz u. Co. in Mannheim besuchte und den Weiterbau von drei in Herstellung befindlichen und für reine Handelszwecke von vornherein entworfenen Schnellläufer-Dieseln verboten hatte. In Erkenntnis der klar zutage liegenden Rechtslage erachtete die deutsche Regierung es als ihre Pflicht, die Ablehnung des Verlangens des Marineüberwachungsaußschusses auf ihrerseits auszusprechen und ließ demgemäß die in diesen Tagen veröffentlichte neue Diesel-Note dem Vossischerrat überreichen.

Es mag vielleicht manchem von uns, der weniger mit technisch-wirtschaftlichen Dingen zu tun hat, vorkommen, als ob die Diesel-Frage von nicht allzu großer Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben sei. Dieser durchaus irrtümlichen Auffassung gegenüber ist zu betonen, daß gerade die durch den Verlust von Kohlen- und Erzgebieten entstandenen wirtschaftlich-industriellen Schwierigkeiten uns in Deutschland mehr denn je zur Ausnutzung des am wirtschaftlichsten arbeitenden Maschinentyps zwingen. Die große wärmetechnische Ueberlegenheit des Dieselmotors — und nur dieser kommt als Großmotor in Frage — von rund 35 v. H. Wärmeausnutzung gegenüber nur 15 v. H. der bestausgenutzten Dampfmaschinen (Verbrennungsmotoren) wird noch erhöht durch beträchtliche Raum- und Personalsparnis sowie durch seine Eigenschaften, jede Art schwerer Delle, auch Rückstände von solchen, verwenden zu können. Da der langsamlaufende Diesel für sehr viele Zwecke erheblich zu schwer ist, so weist die allgemeine Entwicklung immer mehr auf die Schnellläufer-Typen, die bei höheren Umlauffrequenzen und kleinerem Gewicht in bezug auf Leistung der langsamlaufenden Bauart gleichwertig ist. Das Verbot des Weiterbaus schnelllaufender Dieselmotoren bedeutet daher nicht mehr und nicht weniger als die Unterdrückung von Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit im Großmotorenbau.

Diese Tatsache muß man sich vergegenwärtigen, um die Tragweite der Ententeerfügung über Einstellung des Schnellläufer-Dieselbaues zu ermessen. Denn wir müssen uns darüber klar sein, daß das der Firma Benz gegenüber ausgesprochene Bauverbot grundsätzliche Bedeutung besitzt.

Wenn die interalliierte Marinekontrollkommission rundweg jede schnelllaufende Dieselmotore als U-Bootsstyp bezeichnet, so weiß jeder mit diesem Gegenstand einigermaßen Vertraute, daß sie hierbei die Tatsache geflissentlich außer acht läßt, daß nicht, wie sie es darzustellen beliebt, der Schnellläufer-Handelsdiesel eine Weiterentwicklung der U-Bootsmaschine ist, sondern umgekehrt die U-Bootsmaschine sich seinerzeit aus der schnelllaufenden Handelsdieselmotore entwickelt hat.

Ursprünglich bestand überhaupt kein Unterschied zwischen ortsfester Dieselmotore und U-Boots-Dieselmotore. Erst im Laufe der Weiterentwicklung haben sich gewisse Einrichtungen an den in U-Booten verwendeten Maschinen als zweckmäßig erwiesen, so beispielsweise die wasserdichte Einapselung, die die U-Bootsmaschine später dann u. a. als solche charakterisierten.

Wenn ferner die Marinekontrollkommission die bestimmten Einrichtungen entkleideten früheren U-Boots-Diesels als reine Handelsmaschinen anerkannt hat und in England selbst sogar derartig umgebaute frühere U-Bootsmaschinen aus deutschen Booten rein industriell verwendet werden, so stellt es ein Höchstmaß von Unlogik dar, wenn nun auf einmal alle Schnellläufer-Diesels, die von vornherein zur reinen Handelsverwendung entworfen sind, die bezeichneten Einrichtungen an U-Bootsmaschinen also erst gar nicht besitzen, als „Kriegsmaterial“ angesprochen und verboten werden.