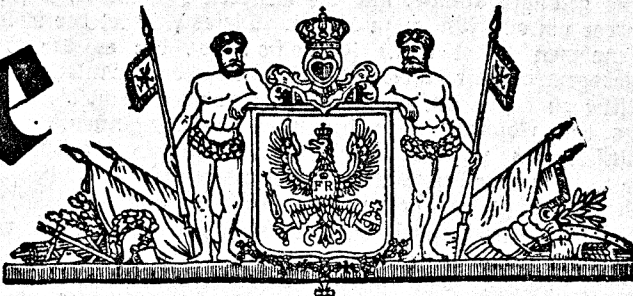


Vossische



Zeitung

50 Pfennig

Begründet

1704

Mit
Kurszettel

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Die Vossische Zeitung erscheint wöchentlich zwölfmal; Sonntags mit der illustrierten Beilage „Zeitbilder“. Sonstige Beilagen: Finanz- und Handelsblatt, Kurszettel der Berliner Börse, Grundstück und Hypothek, Umschau in Technik und Wirtschaft, Literarische Umschau, Hochschulblätter, Sport-Beilage, Für Reise und Wanderung.

Bezug: In Groß-Berlin und Umgegend durch eigene Boten täglich frei ins Haus und durch die Post monatlich 20 Mark. Anzeigen: Zeile 5 Mark und 40%, Teuerungszuschlag. Familienanzeigen 3 Mark netto die Zeile. Kein Verbindlichkeit für Aufnahme in eine bestimmte Nummer. Annahme im Ullsteinhaus, Berlin SW 68, Kochstr. 22-26, und in allen Geschäftsstellen.

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 11852. Die Zentrale verbindet mit den einzelnen Abteilungen. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus Berlin. Postscheckkonto Berlin 660.

England und das Stundungsgeſuch.

Eine amtliche Meldung.

Vorläufig keine Bekanntgabe der Haltung der britischen Regierung — Zustimmung zu deutschen Stundungswünschen jedenfalls nur unter bestimmt gefaßten Bedingungen.

London, 16. Dezember. (W. T. B.)

Reuter erfährt von amtlicher britischer Seite, daß die Note der deutschen Regierung an die Reparationskommission, worin sie erklärt, daß sie nicht in der Lage ist, die Januar- und Februarzahlungen voll zu leisten, nicht überraschend komme. Es bestehe jedoch die Ansicht, daß es ganz gut sei, das Schlimmste zu wissen, und von diesem Standpunkt gesehen, werde die Mitteilung der deutschen Regierung dazu dienen, die Luft zu reinigen und die gesamte Frage zu einer Entscheidung zu bringen.

Im Augenblick bestehe keinerlei Neigung, den britischen Standpunkt darzulegen. Es werde erklärt, daß man sich, obwohl zahlreiche Vorschläge vorhanden seien, noch für keinen endgültigen Plan entschlossen habe. Man erkenne immer mehr, daß diese Frage mit der allgemeinen Frage der Schwierigkeiten in Europa verknüpft sei.

Angesichts dieser Tatsache sei es unmöglich, irgend eine Erklärung über die Politik hinsichtlich dieser besonderen Seite der europäischen Lage abzugeben. Es könne jedenfalls als sicher gelten, daß Großbritannien keinerlei Ansuchen seitens Deutschlands zustimmen würde, außer unter bestimmt gefaßten Bedingungen.

Im Unterhause erklärte heute Hilton Young auf eine Anfrage Kenworthy, die Reparationskommission habe eine Note von der Deutschen Regierung erhalten, in der diese um eine teilweise Verschiebung der Januar- und Februarzahlungen ersuche. Die dadurch geschaffene Lage werde von den Alliierten erörtert werden. In Anbetracht der Dringlichkeit dieser Frage könne die Regierung jedoch nicht versprechen, ihre Entscheidung aufzuschieben, bis das Haus wieder zusammengetreten sei. Kenworthy fragte weiter, ob irgendwelche Sanktionen wie die Befehung des Ruhrgebiets nicht auf eine neue Kriegserklärung hinauslaufen würden, und ob das Parlament sie nicht erörtern sollte, bevor sie beschlossen würden. Das Parlamentsmitglied Benn rief dazwischen: Soll das heißen, daß die Regierung neuen militärischen Sanktionen zustimmen werde, ohne das Parlament zu befragen? Young erwiderte: Ich kann dem was ich gesagt habe, nichts hinzufügen.

In Erwiderung auf eine weitere Anfrage erklärte Young unter ironischen Zurufen der Arbeitervertreter, der bisher von Deutschland auf Grund der Reparations- und finanziellen Bestimmungen des Friedensvertrages erhaltene Betrag genüge nicht, um die Kosten des Besatzungsheeres zu decken. Ein Mitglied des Hauses fragte, ob für den Fall, daß England zustimme, die Kriegsschulden Frankreichs an Großbritannien zu streichen, eine Bedingung dafür die Räumung des besetzten Rhein-gebiets durch die französischen Truppen sein werde. Chamberlain erwiderte, er könne nicht sagen, was die Bedingung dieser Vereinbarung sein werde, die bisher noch nicht den Gegenstand einer Erörterung gebildet habe.

1w. London, 16. Dezember.

In hiesigen unterrichteten Kreisen verlautet, wie ich höre, daß bei der Konferenz zwischen Lloyd George und Briand nur die Reparationsfrage besprochen werden soll. Angeblich soll der vielumstrittene Angora-Vertrag von dem Programm der Konferenz gestrichen sein. Ist das richtig, so würde man es hier mit einer sehr wesentlichen Konzession Englands an Frankreich zu tun haben, die selbstredend durch eine entsprechende Gegengabe ausgeglichen werden müßte. Wie ich höre, erwartet man in hiesigen Regierungskreisen zuversichtlich, Frankreich zum Verzicht des von ihm verlangten Einmarsches ins Ruhrgebiet veranlassen zu können. Da eine allzu große Verschiebung der Machtverhältnisse in Europa für England noch unangenehm wäre als ein Zugeständnis im nahen Osten, ist es nicht ausgeschlossen, daß hier der Schlüssel zu dem geplanten politischen Austauschhandel liegt.

Die Grundlage der Reparationsverhandlungen dürfte durch die Besprechung gegeben sein, die zwischen Rathenau und Sir Robert Sornes stattgefunden hat. Die Restsumme, die nach einer französischen Quelle von 132 Milliarden auf 60 Milliarden reduziert werden sollte, wird hier als zu niedrig angesehen. Wenn auch durch die gegenwärtige Auslegung der Schuldforderungen

eine wesentliche Reduzierung erzielt werden kann, glaubt man, daß 60 Milliarden nicht ausreichen werden, um den noch übrig bleibenden Rest an Entschädigungen zu bezahlen.

Um die Frage der Koalitionsbildung.

Besprechungen mit den Parteiführern.

Der Reichskanzler hat gestern nach der Sitzung des Auswärtigen Ausschusses die Führer des Zentrums, der Sozialdemokraten und der Demokraten zu sich gebeten, und mit ihnen eine einstündige Besprechung gehabt. Im Reichstage wurde an diese Konferenz die Vermutung geknüpft, daß er sich mit der Frage der Koalitionsbildung befaßt habe. Es wird jetzt überhaupt viel von nahe bevorstehenden offiziellen Verhandlungen über die Bildung der „großen Koalition“ und eine Umgestaltung des Reichskabinetts gesprochen. Es hat aber nicht den Anschein, daß diese Fragen aktuell sind. Jedenfalls ist der Reichskanzler bisher weder an die Parteien der alten Koalition, noch an die Deutsche Volkspartei mit Anregungen in dieser Richtung herangeraten und auch zwischen den Parteien ist eine Fühlungnahme nicht erfolgt. Wahrscheinlicher ist es, daß der Kanzler die noch freien Portefeuilles im Kabinett in nächster Zeit besetzen wird; vor allem wird der Wiedereintritt Rathenaus in die Regierung als sicher und sehr nahe bevorstehend bezeichnet.

Der Reichstag wird nicht schon heute, sondern erst am Dienstag in die Ferien gehen, da noch wichtige Initiativanträge, vor allem der Antrag über die Flaggenfrage, vor den Ferien beraten und erledigt werden sollen.

Der Kanzler im Auswärtigen Amt.

Die gestrige Sitzung des Auswärtigen Ausschusses hat bis 1/4 Uhr gedauert. Ueber ihren Verlauf wurde, da die Beratungen streng vertraulich sind, folgender offizieller Bericht ausgegeben, auf dessen Wiedergabe wir uns beschränken: „Im Auswärtigen Ausschuss des Reichstages wurde zunächst die außenpolitische Lage besprochen. Hierbei ergänzte Reichskanzler Dr. Wirth in ausführlicher Rede die Mitteilungen, die er kurz vorher dem Hauptauschuss des Reichstages gemacht hatte. Es sprachen ferner die Abgeordneten Dr. Helfferich (Dnat.), Weis (Soz.), Ledebour (Unabh.), Dernburg (Dem.) und Stinnes (D. Pp.).“

Pariser Beratungen.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

1w. Paris, 16. Dezember.

Der Wiedergutmachungsausschuss ist heute nachmittag 4 Uhr zu einer Sitzung zusammengetreten, um die durch die deutsche Note geschaffene Lage zu besprechen und den Wortlaut der Antwort aufzusetzen.

Einem Mitarbeiter der „Liberté“ wurde heute vormittag im Hotel Astoria, dem Sitz des Wiedergutmachungsausschusses, erklärt, zwei Möglichkeiten seien ins Auge zu fassen: Falls der Ausschuss auf Grund seiner Berliner Eindrücke davon überzeugt sei, daß Deutschland zahlen könne, werde er ein verschuldetes Verlangen Deutschlands feststellen und auf Grund des Artikels 17 des Versailler Vertrages die verbündeten Regierungen davon in Kenntnis setzen, damit sie die im Vertrage erwähnten Sanktionen bestimmen können. Sollte der Wiedergutmachungsausschuss aber der Ansicht sein, daß Artikel 234 des Versailler Vertrages über die periodische Prüfung der deutschen Zahlungsfähigkeit anwendbar ist, so werde der Reichskanzler aufgefordert werden, präzise Beweise für die Zahlungsunfähigkeit Deutschlands beizubringen.

Der französische royalistische Abgeordnete Maigne brachte eine Interpellation ein, in der er die Regierung auffordert, Maßnahmen zu ergreifen, um Deutschland zur Zahlung seiner Schulden zu zwingen, und zwar schon gelegentlich der Fälligkeiten vom 15. Januar und 15. Februar.

Briand empfing heute morgen den englischen Botschafter in Paris, Lord Hardinge, und den amerikanischen Botschafter Herrick, desgleichen den Minister für die befreiten Gebiete, Louchet. Alle diese Unterredungen dürften mit der Reparationsfrage in Zusammenhang gestanden haben.

Die „Information“ bemerkt, daß die Deutschen irren, wenn sie hoffen, durch ihre „kleinen Theatercoups“ einen Erlaß ihrer Schuld und die Revision des Versailler Vertrags erlangen zu können, und fährt dann wirklich fort: „Die Verbündeten werden vielleicht die deutschen Vorschläge prüfen, die Georg Bernhard, der als zukünftiger Finanzminister des Kabinetts Wirth genannt wurde, in der „Vossischen Zeitung“ ankündigt, aber vorher wird die wirtschaftliche Weltlage vom englischen und französischen Gesichtspunkte aus gründlich geprüft werden.“

Die Verschmelzung der Verkehrsmittel

Von

Dr. W. S. Edwards.

Der gestern in der „Vossischen Zeitung“ veröffentlichte Auszug aus dem im Reichsverkehrsministerium ausgearbeiteten Reichsbahnfinanzgesetz stellt den ersten Versuch dar, die Finanzen und die Wirtschaftspolitik der wichtigsten Verkehrsanstalt des Reiches auf neuer Grundlage aufzubauen. Sobald der Wortlaut des Gesetzes vorliegt, der bis jetzt der Öffentlichkeit noch nicht zugänglich gemacht wurde, wird es möglich sein, zu beurteilen, inwiefern das Gesetz einen Schritt nach vorwärts bedeutet. Die Verkehrsreform kann aber selbstverständlich nicht bei den Eisenbahnen Halt machen, sondern muß die Gesamtheit der Verkehrsmittel erfassen. Erst wenn alle Verkehrsmittel zu einem einheitlichen deutschen Verkehrsapparat verschmolzen sind, können Reformen, die an einem einzelnen Verkehrsmittel durchgeführt werden, zur vollen Wirkung gelangen, denn die Voraussetzung jeder rationalen Verkehrspolitik ist die volle gegenseitige Ergänzungsfähigkeit aller Verkehrsmittel.

Die einzelnen Verkehrsmittel haben sich vielfach gegenseitig Konkurrenz gemacht, statt sich die Frachten, ja nach der Eigenart derselben und der jeweiligen Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel, zu teilen. Es hat mehr vom Zufall als vom planvollen Willen der Verkehrsanstalten abgehangen, ob an verkehrstechnisch wichtigen Punkten der Uebergang von einem Verkehrsmittel zum andern, sei es von der Eisenbahn zur Wasserstraße oder zum Landwege, bzw. von der Hauptbahn zur Neben- oder Lokalbahn der Städte, sich reibungslos oder nur unter mehr oder weniger großen Zeit- und Geldverlusten vollzog. Für ähnliche technische Einrichtungen haben Post und Eisenbahn, vielfach nebeneinander her arbeitend, eigene Arbeiterschaft und Werkstätten unterhalten und vielfach ohne Not räumlich getrennt, ihren Betrieb abgewickelt. Es fehlte bisher jede Möglichkeit, unwirtschaftlich handelnde Verdrachter zu zwingen, zu der frachtleistungs-günstigsten Zeit und mittels des am wenigsten beanspruchten Verkehrsmittels Güter zu versenden.

Diese mangelnde Ergänzungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel ist in Deutschland besonders lebhaft von allen Wirtschaftskreisen empfunden worden, weil Eisenbahnen, Post- und Wasserstraßen seit langem staatlicher Besitz waren. Will man an sich den gefunden Gedanken des staatlichen oder öffentlich rechtlichen Besitzes der wichtigsten Verkehrsmittel zu einem Gemeingut breiter Volksschichten machen, so muß man die Voraussetzung für ein allgemeines Vertrauen zu der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsanstalten schaffen. Diese Mängel sind auf dem Verordnungswege oder durch „Fühlungnahme“ der Verwaltungschefs nicht zu beseitigen. Es bedarf einer Oberleitung des gesamten Verkehrsapparates, einer Reichsverkehrsleitung, die unbeeinflusst von politischen Stimmungen im Kabinett oder Parlament in der Lage ist, über den gesamten deutschen Verkehrsapparat als einer Betriebsgemeinschaft frei zu verfügen. Die Betriebsgemeinschaft würde auf verkehrstechnischem Gebiete die sinngemäße Uebertragung der „Gewerbeleitung“ aus einem Selbstverwaltungsaufbau der Gewerbe bedeuten. In der Praxis wird die Betriebsgemeinschaft die technische Verschmelzung aller Verkehrsmittel, die einen regelmäßigen Betrieb aufrechterhalten, also unter Ausschaltung von Droschken, Dienstmännern und dergleichen und der Ueberseeschiffahrt bedingen.

Die Reichsverkehrsleitung als Spitze der Betriebsmittelgemeinschaft wird eine Kollegialbehörde sein müssen, die aus wenigen sorgfältig ausgewählten verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Sachverständigen besteht. Dieser Behörde ist die Befugnis zu übertragen, das Tarifwesen, die Verteilung der Verkehrsmittel und die Zuweisung bestimmter Verkehrsmittel im Verordnungswege zu regeln. Es wird sich nicht umgehen lassen, diese Behörde in allen den Fällen, wo zwei Verkehrsmittel über das Zusammenarbeiten oder über die Behandlung bestimmter Verkehrsaufgaben verschiedener Meinung sind, durch Spruch entscheiden zu lassen. Man wird aber auch jedem Verkehrsinteressenten und jedem Wirtschaftsverbande das Recht einräumen müssen, Anträge auf Verkehrsvereinfachungen oder -verbesserungen bei dieser Behörde zu stellen oder Einspruch zu erheben gegen verkehrseindlich wirkende Maßnahmen der lokalen Verwaltungsorgane der einzelnen Verkehrsmittel. Die Reichsverkehrsleitung, ein Kollegium von sechs bis acht Mitgliedern, müßte also zugleich Exekutivorgan und Spruchbehörde sein. Sie wäre zu verpflichten, dem Verkehrsausschuss des Reichswirtschaftsrates in bestimmten Zwischenräumen über Finanzgebarung und technische Leistungen der Verkehrsmittel zu berichten und grundsätzliche Entscheidungen auf dem Gebiete der Verkehrsorganisation, des Tarifwesens und der Finanzpolitik zur Bestätigung zu unterbreiten.

Die Reichsverkehrsleitung muß ihre Tätigkeit naturgemäß zum Teil auf dem Wege der Dezentralisation erleben. Diese