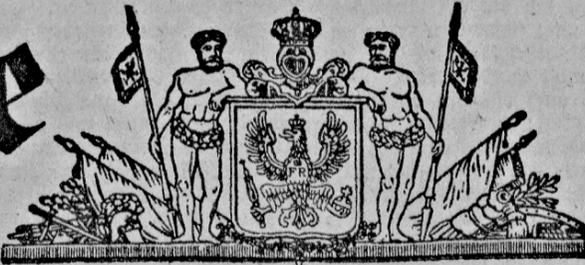


Vossische



Zeitung

70 Pfennig

Begründet

1704

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 6 Mark und 66 2/3% Teuerungszuschlag. Familienanzeigen 3.50 M. 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, Postcheckkonto Berlin 660.

Zeilstreif der Eisenbahnbeamten.

Süddeutschland gegen den Ausstand.

Schon jetzt sieht fest, daß die Streikaufrufung der „Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Arbeiter“ nur von einem Teile der Beamtenschaft befolgt werden und daß es in mehreren Bundesstaaten zu einer Arbeitseinstellung nennenswerten Umfanges überhaupt nicht kommen wird. Wie aus den uns zugehenden Einzelmeldungen aus den verschiedenen Direktionsbezirken hervorgeht, werden Bayern und Württemberg vermutlich nahezu streikfrei bleiben; auch in Baden besteht die Wahrscheinlichkeit, daß der Streik vermieden werden kann.

Die eigentlichen Herde der Streikbewegung werden, soweit sich bisher übersehen läßt, Teile Norddeutschlands und Westdeutschlands (mit Ausnahme des besetzten Gebiets) und Sachsen sein. Aber auch in diesen Gebieten ist die Stimmung der Beamten uneinheitlich und ungeklärt, so daß die Ausdehnung und die praktische Wirkung des Streiks ebenso wie seine Dauer zunächst ungewiß bleibt. Das Reichsverkehrsministerium erklärt in einer durch das Vossische Telegraphenbureau verbreiteten Mitteilung, daß das sühnungswidrige Vorgehen der Reichsgewerkschaft ihre Stellung „eher erschüttert habe“. Es versichert in der gleichen Mitteilung nochmals, daß **alle Maßnahmen getroffen seien, um den lebenswichtigen Verkehr durchzuführen und daß insbesondere auf die Beförderung von Lebensmitteln, Kohlen und Zeitungsbuchpapier Rücksicht genommen werden soll.**

Verühmend soll auf einen Teil der Eisenbahner der in unserer gestrigen Abendausgabe gemeldete Beschluß des Beamtenschaftsrates des Reichstages über die Gewährung von Wirtschaftshilfen eingewirkt haben. Dieser Beschluß soll schleunigst durch ein Gesetz verwirklicht werden und die Regierung wird sich schon heute mit dieser Frage befassen. Sie beabsichtigt auch, in den nächsten Tagen mit den Spitzenorganisationen der Beamten über diese Zuschüsse zu verhandeln.

Die christliche Eisenbahnergewerkschaft lehnt den Streik ab.

Der Vorstand der „Reichsgewerkschaft“, der jetzt in einem verspätet ausgegebenen Berichte seinen Beschluß damit zu rechtfertigen versucht, daß er auf seine Eingabe „trotz der ungewöhnlich langen Frist von fünf Tagen“ (!) keine Antwort erhalten habe, hat sich gestern am Spätnachmittag an die zur Organisation der christlichen Gewerkschaften gehörige „Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter“ gewandt und sie zu gewerkschaftlicher Solidarität aufgefordert. Der Hauptvorstand Deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter hat aber gestern einstimmig eine Entschliefung angenommen, in der die Aktion der Reichsgewerkschaft verurteilt und hervorgehoben wird, daß der Streikbeschluß entgegen allen gewerkschaftlichen Grundsätzen mit einer unzureichenden Mehrheit gefaßt worden sei.

Die Entschliefung weist dann auf die **außerordentlich ernste, äußere und innerpolitische Lage Deutschlands** hin und erklärt, daß angesichts dieser Umstände der große Vorstand der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter **den Streik ablehne und seine Mitglieder verpflichte, nach wie vor ihren Dienst aus-**

zuüben. Wer streikenden Kollegen nicht in den Rücken fallen wolle, möge bedenken, daß das Fahren von lebensnotwendigen Zügen keine Sireilarbeit sei. Der Transport von Lebensmitteln, Milch und Kohlen müsse ebenso wie ein notwendiger Berufsverkehr gesichert werden.

Zwei kleinere Verbände haben sich diesem Beschlusse angeschlossen.

Die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner und Staatsbediensteter, die dem Kreise der Arbeiterorganisationen angehört, beweist mit diesem Beschlusse, ein nationales und wirtschaftliches Verantwortungsbewußtsein, das der Mehrheit des Vorstandes der Reichsgewerkschaft, die eine reine Beamtenschaftsorganisation ist, leider vollständig fehlt.

Die Berliner Verkehrslage.

Bis gestern Abend erlitt der Verkehr auf den Berliner Fernbahnhöfen keine Unterbrechungen. Die Fernzüge wurden fahrplanmäßig abgefahren. Sie waren überfüllt. In den Kuppes und in den Gängen saßen und standen die Reisenden dicht gedrängt. Auf alle Anfragen der Passanten, ob die Nachtzüge gemäß dem Streikbeschluß um 12 Uhr nachts angehalten, oder ob sie bis zu ihrem Bestimmungsort durchgeführt werden, wurden von allen Auskunfts- und Schalterbeamten erklärt, daß ihnen bisher von einem Eisenbahnausstande offiziell keine Mitteilung gemacht worden wäre und daß sie aus diesem Grunde keine verbindliche Auskunft zu geben imstande wären. Der Biletverkauf wickelt sich im verstärkten Maße ohne Zwischenfälle ab.

Die Bahnhöfe, bei denen die Lage im Augenblick besonders bedrohlich erscheint, sind: Stralau-Rummelsburg, Grünau und Nichtenberg. In Stralau-Rummelsburg befindet sich der bekannte große Rangierbahnhof und ferner der Abstellbahnhof für den Fernverkehr nach dem Westen. Auf Grünau ist ein großer Teil des Stadtbahnpersonals konzentriert. Nichtenberg besitzt ebenfalls einen Rangierbahnhof und ist außerdem auch wichtig für den Stadtbahnverkehr.

Für heute ist immerhin mit einer vorläufigen Einschränkung sowohl des Fern- wie des Vorortverkehrs zu rechnen. Die Eisenbahndirektion wird selbstverständlich sofort alles irgendwie verfügbare Personal sowie die Kräfte der Technischen Nothilfe an den entblöhten Stellen einsetzen, die neuen Lokomotivführer müssen jedoch erst streckenkundig, d. h. mit der Lage der Signale und Stellwerke auf der von ihnen zu befahrenden Linie vollkommen vertraut gemacht werden. Diese Information kann bis zu einem Tage dauern. Bei dem Stellwerkpersonal glaubt die Eisenbahndirektion mit einem Streik nicht rechnen zu müssen. Diese Feststellung ist um so wichtiger, als durch die Stilllegung eines einzigen Hauptstellwerks der Verkehr auf einem ganzen Schienenweg unmöglich gemacht werden kann und die Ergänzung des Stellwerkpersonals mit ganz besonderer Sorgfalt geschehen muß. Bei Ausfall eines der sogenannten Blockstellwerke, d. h. der kleinen Zwischenstellwerke, die sich zwischen je zwei Hauptstellwerken befinden, wird man diese Blockstelle, soweit möglich, einfach aushalten. Im allgemeinen ist man jedoch der Ansicht, daß **spätestens bis heute Abend eine umfangreiche Wiederaufnahme des Verkehrs** erfolgen kann.

(Siehe auch vierte Seite.)

Rußland in Genua.

Von
Dr. Boris Etkin.

In Genua werden aller Voraussicht nach die Bolschewisten zum ersten Male mit Europa zusammentreffen. Nicht umsonst hat die Einladung nach Genua die Bolschewisten so aufgeregt. Sie haben sie als ihren Triumph begrüßt. In den ersten Tagen konnte die Presse ihren Jubel kaum verbergen. Hauptächlich frohlockte sie über die bevorstehende Anerkennung der Sowjetregierung, auf die sie schon ganz bestimmt rechnete. Aber schon nach einigen Tagen wurde der glücklichen Stimmung ein Dämpfer aufgesetzt. Nachdem sie sich von den ersten Jubeltagen erholt hatten, stellten sich die Bolschewisten die Frage, was sie eigentlich nach Genua bringen würden. Die Frage genügte, um Enttäuschung zu verursachen.

Die Bolschewisten brauchen Kapitalien. Denn der Hunger und die völlige Zerstörung der Industrie bedrohen schließlich ihre Existenz. Sie werden daher darauf bestehen, daß ihnen eine Anleihe gegeben wird. In diesem Sinne äußerte sich vor einigen Tagen Nadel („Pravda“, 10. Januar), der sagt, daß die Aufgabe der Konferenz zu Genua darin bestehe, die Größe der Rußland zu gewährenden Anleihe festzulegen: „Wie groß wird die Anleihe sein, wer wird sie bewilligen und zu welchen Bedingungen?“ Alles andere, was in Genua besprochen werden kann, ist nach Nadel „ein diplomatischer Unsinn“. Selbstverständlich werden die Bolschewisten ihre Forderung zu motivieren suchen. Sie werden beweisen, daß ohne das wirtschaftlich wiederhergestellte Rußland kein Wiederaufbau Europas möglich ist. Hauptächlich werden sie darauf hinweisen, daß der Hauptgrund des russischen Chaos in der militärischen Intervention zu suchen sei. Sie werden sogar eine Verlustrechnung wegen der Intervention vorlegen. Noch mehr, sie werden die Erzbünie von Genua dazu benutzen, um das internationale Proletariat anzurufen — obwohl sie in letzter Zeit gerade Stinnes dem internationalen Proletariat vorziehen. Was noch können sie Wesentliches sagen? Oder werden sie von ihrem „neuen Kurs“ sprechen? In Westeuropa pflegt man als Grund der Notwendigkeit, zu einem Abkommen mit den Bolschewisten zu kommen, den „neuen Kurs“ anzugeben. Darüber ist so viel geredet worden, daß man sich endlich darüber Rechenschaft geben muß, was die Bolschewisten selbst als ihren neuen Kurs ansehen und was er in Wirklichkeit ist.

Das Hauptelement dieses neuen Kurses bildet der „freie Handel“ (mit Ausnahme des Außenhandels, der vorläufig nationalisiert bleibt). Was die Industrie anbelangt, so beschloß hier die Bolschewisten, das ganze Transportwesen und die Großindustrie für sich zu behalten und nur den übrigen Teil der Industrie der Privatinitiative zurückzugeben, und zwar teils zu verpachten, teils an Ausländer in Form von „Konzessionen“ abzutreten. Die Bolschewisten wollen die Großindustrie und das Transportwesen für sich behalten, um sich die Macht zu sichern sowie auch die Möglichkeit der Fortsetzung des kommunistischen Versuches. Aber um die Großindustrie zu befestigen, müssen ihr die Bolschewisten Rohstoffe und Lebensmittel verschaffen. Die dazu notwendige Produktmenge muß, wie Bucharin sagt, „von außen, nicht aus dem Gebiete der Großindustrie selbst, die sich in den Händen des proletarischen Staates befindet, sondern von außen, aus anderen äußeren Quellen, es koste, was es wolle, geschöpft werden“. Als diese „äußere Quelle“ soll die an die Privatinitiative abgetretene Industrie gelten. So wird die nationalisierte Industrie mit ihren Eäften die immer noch nationalisierte nähren, bis die nationalisierte Industrie allmählich sich den Kleinproduzenten gefügig machen wird und die private Großwirtschaft liquidiert. Das ist der Plan der Bolschewisten. Wir wissen, daß seine Verwirklichung vorläufig fast gar keine Resultate ergeben hat. Nicht eine irgendwie größere Konzession ist bisher vergeben worden und was das Verpachten der Privatunternehmungen betrifft, so ist es, trotzdem es praktisch durchgeführt wird, von keiner wesentlichen Bedeutung, weil die Zahl der verpachteten Betriebe verhältnismäßig gering ist und noch geringer ist der wirtschaftliche Wert dieser Unternehmungen in der allgemeinen Volkswirtschaft des Landes.

Wir kennen auch die Gründe, die die Bolschewisten gezwungen haben, den „neuen Kurs“ einzuschlagen. Das ist erstens ihre Niederlage im Kampfe mit dem Bauerntum, das nicht geduldet hat, daß der Kommunismus in den Dörfern eingeführt wurde, und aktiv gegen die Zwangsablieferung kämpfte, und zweitens die von den Bolschewisten anerkannte Unmöglichkeit, die zerstörte Industrie wieder herzustellen. Hierzu kommt noch — und das ist das Wesentliche — das Drängen der neuentstandenen Klasse von Eigentümern, die fordert, ihr die Möglichkeit zu geben, ihre Kapitalien in Umlauf zu bringen. Wir wissen, daß die Bolschewisten den „neuen Kurs“ als eine nur zeitliche Maßnahme betrachten. Sie kennzeichnen ihn ständig als „Atempause“, und Bucharin spricht von „einer auf eine Reihe von Jahren

Um die Freigabe des deutschen Eigentums.

Ein Antrag im amerikanischen Senat.

New York, 1. Februar. (W. L. B. Durch Funkpruch.)

Wie der „New York Herald“ aus Washington berichtet, wird der demokratische Senator King einen Presselöschung zugunsten der Bill beginnen, die jetzt dem Rechtsausschusse vorliegt, und die die Zurückgabe allen Eigentums an Deutsche in Amerika, das diesen während des Krieges genommen wurde, vorsieht. Er sagte, „Wir sind jetzt eine GläubigerNation in der Höhe von dreißig Milliarden Dollar und wir sollten nicht einen Augenblick länger Privateigentum zurückhalten, um irgendwelche anderen Ansprüche, die Amerika gegen seinen früheren Kriegsgegner haben mag, in Gegenrechnung zu bringen.“

Nach einer Havasmeldung aus Washington soll der Verfalltag für die interalliierten Schulden der Amerika nicht über den Juni 1947 hinausliegen. Die Zinsen werden mindestens 4% v. H. betragen. Die Garantien einer Macht dürfen nicht an die Stelle einer anderen Macht treten.

Das Londoner Angebot Hugo Stinnes'.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung“.

* Frankfurt a. M., 1. Februar.

In einem Artikel des Londoner Korrespondenten der „Frankfurter Zeitung“, der, wie die Redaktion sagt, aus bester englischer Quelle zum ersten Male stammt, wird angegeben, worin das Londoner Angebot des Herrn Stinnes bestanden habe. Danach sei die englische Regierung von Herrn Stinnes mit folgendem Vorschlage überrascht worden:

„Herr Stinnes und seine Freunde übernehmen die deutschen Bahnen vom Reiche in ihren Privatbesitz, und die englische Regierung wird aufgefordert, gegen **Verpachtung dieser Bahnen dem Deutschen Reiche die am 15. Januar fälligen 500 Millionen Goldmark zur Verfügung zu stellen.**“

Dies sei der offizielle Vorschlag des Herrn Stinnes zu Händen offizieller Stellen gewesen. Die englische Regierung habe aber nicht für einen Augenblick einen solchen Vorschlag in Erwägung gezogen.