№ 222 A 95 Morgen-Ausgabe

Berlin Vossische Zeitung

Gegründet 1704

Sonnabend, 12. Mai 1923

200 Mark

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Mit Kurszettel

Die Vossische Zeitung erscheint wöchentlich zwölfmal; Sonntags mit der illustrierten Beilage „Zeitbilder". Sonstige Beilagen: Finanz- und Handelsblatt mit Kurszettel der Berliner Börse und amerikanischem Funkdienst, Umschau in Technik und Wirtschaft, Literarische Umschau, Turnen-Sport-Spiel, Für Reise und Wanderung.

Bezugspreis für Mai 7000 M. bei Zustellung durch eigene Boten. Durch die Post 8000 M. Unter Streifband 9500 Mark im Inland. Bei Ausfall der Lieferung wegen höherer Gewalt oder Streik kein Anspruch auf Rückzahlung. Anzeigen: 500 Mark die mm-Zeile. Familienanzeigen 140 Mark netto die mm-Zeile. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in bestimmte Nummer.

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

Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstr. 22-26

Fernsprech-Zentrale Ullstein: Amt Dönhoff 3600 — 3663, für den Fernverkehr Amt Dönhoff 3636 — 3635. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus Berlin. Postscheckkonto Berlin 660.

Essens stummer Protest.

Der allgemeine 5-Stundenstreik.

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung".

stf **Essen**, 11. Mai.

Die heutige Trauerdemonstration anläßlich des Werdener Urteils war wohl die eindrucksvolste Kundgebung, die die Stadt Essen bisher erlebt hat. Um 11 Uhr schlossen die Betriebe, Geschäfte und Gastwirtschaften, und nachdem die Scharen der Angestellten, Beamten und Arbeiter ihren Wohnungen zugeströmt waren, bot die Stadt mit ihren menschenleeren Straßen und durch ihre vollständverdeckten Schaufenster ein überwältigendes Bild nationaler Trauer. Das trübe Wetter, das um die Mittagstunde einsetzte, erhöhte noch den düsteren Eindruck.

Punkt zwölf Uhr stehen die elektrischen Bahnen still. Die Straßen liegen gänzlich leblos und öde. Hin und wieder fährt in raschem Tempo ein französisches Auto durch die engen Straßen der inneren Stadt. Französische Doppelposten, das Gewehr nachlässig übergeworfen, die Zigarette im Mund, kommen rasch daher und eilen an den heruntergelassenen Rolläden vorbei der Hauptwache am Bahnhof zu.

Auch sonst kümmerte sich niemand um sie, wenn sie durch die Menschenmenge auf der Straße gingen. Heute gehört die Straße ihnen. Für volle vier Stunden macht Essen den Eindruck einer Stadt, die von der Pest befallen ist.

Um vier Uhr heulen die Sirenen. Die Straßen beleben sich, man geht zurück an die Arbeit, an den Blaßblauen vorbei, ohne sie zu beachten, ohne sie zu sehen. Essen hat gezeigt, daß sein Herz bei den Vergewaltigten im Düsseldorfer Gefängnis ist . . .

„Gruppe Heinz."

Drahtmeldung der „Vossischen Zeitung".

hb **Köln**, 11. Mai.

Der vor dem Düsseldorfer französischen Kriegsgericht verhandelte Prozeß gegen eine Reihe Deutscher wegen „Sabotage" hatte bereits in dem Krupp-Prozeß in Werden insofern eine Rolle gespielt, als der dortige Vertreter der Anklage behauptet hatte, in Essen hätte eine sogenannte „Mordkommission" bestanden. Ueber deren Leiter, der im Dienste Krupps stehe, werde man im Düsseldorfer Revisionsprozeß Näheres hören. In diesen Verhandlungen vor dem Kriegsgericht in Düsseldorf wurde — nach der Kölnischen Zeitung — allerdings erwähnt, daß ein in der Verwaltung Krupp tätiger Graf v. Beißel Mittel für einen Kurierdienst zwischen Essen und Berlin zu den deutschnationalen Abgeordneten Wulle und Graefe gegeben habe. Aber irgendwelche Beziehungen der Firma Krupp selbst zu den in diesem Prozeß erwähnten Vorgängen wurden weder erwiesen, noch überhaupt erörtert.

Auch die politischen Fäden, die sich in diesem Prozeß zeigten, und die von Ruhrgebiet zu den Abgeordneten Wulle und Graefe führten, wurden nicht weiter verfolgt. Der Vorsitzende erklärte dazu, daß er auf die politische Seite bei diesem Prozeß nicht eingehen wolle, das interessiere ihn nicht. Er wolle nur sachlich bei der Anklage bleiben. Die Angeklagten sind beschuldigt gewesen:

1. im März und April 1923 im Ruhrgebiet Nachrichten gesammelt und Berichte und Schriftstücke an deutsche Spezialdienste übermittelt zu haben, zum Zwecke von Attentaten gegen Personen der Besatzungstruppen, Beamte der Alliierten oder von ihnen abhängige Personen;

2. Am 12. März am Bahnhof Hügel-Essen, am 15. März in Kalkum bei Düsseldorf, am 2. April in Werden-Kettwig vorsätzlich Bahnkörper durch Sprengstoffe zerstört, beschädigt oder zu beschädigen versucht zu haben;

3. Sabotageakte begünstigt zu haben;

4. Im März im Ruhrgebiet an einem Komplott teilgenommen zu haben, das den Zweck verfolgte, Verbrechen gegen Personen oder Eigentum vorzubereiten oder zu begehen.

Der Angeklagte Schlageter studierte vor dem Kriege Nationalökonomie und wurde im Kriege Offizier. Nach dem Krieg diente er in irregulären militärischen Verbänden. Nach Auflösung der Brigade Löwenfeld wurde er Kaufmann in Berlin. 1921 trat er in die Brigade Heinz (Selbstschutz) in Oberschlesien ein und blieb dort bis zur Auflösung dieser Brigade. Bei seiner Vernehmung sagte er weiter aus, im Oktober 1922 habe er gehört, daß der Verband der Brigade Heinz wieder tätig werde. Im Februar 1923 habe Heinz ihn gebeten, in das Ruhrgebiet zu kommen und bei ihm tätig zu sein. Die Gruppe Heinz besteht aus mehreren Abteilungen, die einen betrieben Sabotage-Akte, die anderen Spionage. Am 8. März sei er zu Heinz nach Elberfeld gefahren, mit dem er mehrere Tage zusammengeblieben sei. Er sei für die Gruppe Heinz der Vertrauensmann gewesen, weil er Offizier und der Aelteste gewesen sei. Bezahlt worden sei er von Heinz. Er habe täglich 18 000 M. erhalten. Den Zünder zu der Sprengung habe er von Heinz bekommen. Die Weisungen zu der Sprengung seien nicht von der deutschen Regierung ausgegangen. Schlageter gibt zu, daß er bei der Sprengung in Kalkum zugegen gewesen sei. Er übernehme die Verantwortung für das, was er getan habe.

Der Angeklagte Sadowsky wurde mit Becker am 15. April in Essen verhaftet. Nach dem Waffenstillstand ist Sadowsky in die 8. Marine-Brigade (Ehrhardt) eingetreten, in der er die Stelle eines Adjutanten bekleidete. Dann hat er am Kapp-Putsch teilgenommen und wurde im Jahre 1920 aus der Reichswehr entlassen. Sechs Monate später ist er in das Sturmbataillon Heinz eingetreten. Nach der Auflösung des Sturmbataillons, das vom Reich anerkannt worden war, arbeitete er als Bergarbeiter und machte dabei die Bekanntschaft von Werner. Dieser bot ihm an, im Ruhrgebiet zu arbeiten. So kam er nach Essen. Sadowsky sagte auf Befragen aus: Ueber die Ausführung der Sabotage wurde mir nichts gesagt. Wir hatten die Anweisung bekommen: der eine weiß nicht, was der andere tut. Zunächst habe ich auch gar nicht gewußt, daß die „Gruppe Heinz" Sabotage-Akte betrieb.

Vorsitzender: Hier ist aber ein von Ihnen unterschriebener Schein, in dem Sie zugeben, Truppenmeldungen erhalten zu haben.

Sadowsky: Ich habe niemals etwas Derartiges gesagt. Als ich später erfuhr, daß die „Gruppe Heinz" Sabotage treibe, habe ich erklärt, „so etwas mache ich nicht mit". Einmal habe ich von Heinz Befehl zur Sabotage erhalten. Ich bin auch zur befohlenen Stelle nach Kalkum gegangen, habe aber die Sabotage nicht ausgeführt, sondern bin mit den Explosivstoffen zurückgekehrt und habe gesagt, infolge der Helligkeit der Nacht sei eine Sprengung unmöglich gewesen. Auch später habe ich einen derartigen Befehl abgelehnt mit der ausdrücklichen Erklärung, daß ich nur für den Nachrichtendienst da sei. Sadowsky bestreitet entschieden, einen gewissen Sinder, einen französischen Spitzel, in Essen erschossen zu haben.

Von den übrigen Angeklagten waren Zimmermann und Becker früher Mitglieder der schlesischen Selbstschutzverbände.

Der Angeklagte Bisping, der seine Stellung ändern wollte, wandte sich an den Grafen v. Penßel, der im Hauptverwaltungsgebäude von Krupp eine Stellung bekleidet habe. v. Penßel habe ihn zu Kurierdiensten nach Hamm verpflichtet und ihm 10 000 Mark ausgehändigt. Er sei aber bald verhaftet worden und habe noch keinen Kurierdienst geleistet.

Der französische Regierungskommissar, der die Anklage vertrat, stellte keine besonderen Strafan räge. Er ersuchte das Gericht, keine mildernden Umstände zuzubilligen. Man müsse endlich zur Ruhe kommen.

Das Urteil ist bereits bekannt. Schlageter wurde zum Tode verurteilt, Sadowsky zu lebenslänglichem Zuchthaus, die anderen Angeklagten zu langjährigen Zuchthaus- und Gefängnisstrafen.

Die englische Note fertiggestellt.

Ueberreichung nicht vor Sonntag.

London, 11. Mai. (W. T. B.)

Wie Reuter erfährt, ist die britische Antwort auf die deutsche Note nunmehr fertiggestellt, wird der französischen Regierung jedoch heute noch nicht mitgeteilt werden. Sie werde indessen wohl morgen nach Paris gesandt werden. In diesem Falle könne die Antwort Deutschland nicht vor Sonntag mitgeteilt werden, da zwischen der Mitteilung an die französische Regierung und der Uebermittlung an Deutschland ein Zeitraum von 24 Stunden liegen müsse.

mp **Rom**, 11. Mai.

Eine Agentur teilt mit: Gelegentlich des diplomatischen Diners im Quirinal hat König Georg von England den deutschen Botschafter von Neurath in ein über eine Viertelstunde dauerndes Gespräch gezogen, dessen Inhalt sich nicht auf den Austausch allgemeiner Höflichkeiten beschränkt haben soll. Herr von Neurath wurde später auch der Königin vorgestellt, die sich daran erinnerte, daß vor vielen Jahren gelegentlich eines Brandes in Stuttgart, als sie in Gefahr war, einer der ersten, die ihr Hilfe brachten, Herr von Neurath gewesen sei. In der deutschen Botschaft lehnt man jede Mitteilung über den Inhalt der Unterhaltung zwischen König und Botschafter ab. Nach anderen Quellen ist es die gegenwärtige allgemeine politische Lage, die dem König von England zu wichtigen Fragen und Aeußerungen Veranlassung gegeben

Vernichtung der Eisenbahn.

Von

Hugo Boesen,

Berichterstatter des „Vossischen Zeitung".

✱ **Köln**, 10. Mai.

Am Rhein gibt es keinen verantwortlichen Politiker, der sich der Einsicht entzöge, daß eine immerhin offizielle französische Politik mit unheimlicher Hartnäckigkeit und Folgerichtigkeit auf die völlige Vernichtung der deutschen Souveränität am Rhein hinarbeitet. Weder der Umstand, daß wir hier in der Flanke des Ruhrgebiets ringen und widerstehen, noch wirtschaftliche Leitgedanken oder getäuschte wirtschaftliche Hoffnungen erklären die Taktik der französischen und belgischen Besetzungsmächte während der letzten Monate: die Häufung und Steigerung drakonischer Eingriffe in alle menschlichen Beziehungen. Hier wird nicht vorwiegend um höchsten wirtschaftlichen Einsatz gekämpft wie an der Ruhr; die „produktiven Pfänder" im Rheinland spielen in Poincarés Kalkül eine untergeordnete Rolle. Um so krasser und einseitiger tritt der militärisch-machtpolitische Charakter des französisch-belgischen Vorgehens hervor, an dessen Etappen sich die Ruinen im Rheinland häufen.

Besonders schlimm wird unsern rheinischen Eisenbahnen mitgespielt. Was ist aus ihnen geworden! Das Rheinland, dessen Verkehrswesen zu den bestentwickelten und meistbenutzten Europas gehörte — vor dem Ruhreinbruch passierten z. B. 32 internationale D-Züge die Kölner Bahnhöfe, innerdeutsche D-Züge nicht mitgerechnet —, ermangelt seit Monaten der mechanischen Verkehrsmittel in einem seit 1830 nicht mehr dagewesenen Umfang. Außer den Nebenbahnen in der englischen Zone, einem Kreis um Köln mit rund 30 Kilometer Radius, verkehren unter deutscher Verwaltung nur mehr einige Nebenbahnen an der holländischen Grenze, ferner die Bahn Düren—Heimbach, die Strecke Remagen—Adenau und die Linien nach Mayen; auch die Hunsrückbahn Boppard—Simmern ist noch in Betrieb; daneben noch einige Privatbahnen. Was bedeuten aber diese paar hundert Kilometer isolierten Betriebs gegenüber den normalen Leistungen eines Netzes von rund 5000 Kilometern der linksrheinischen Direktionen Köln, Trier, Mainz und Ludwigshafen!

Der für die Güter- und Personenbeförderung katastrophalen Lähmung des rheinischen Verkehrswesens versuchten einheimische Behörden und Interessenten mit allen Mitteln einigermaßen abzuhelfen. Eine große Zahl von Personen- und Lastkraftwagen wurden in den letzten Monaten nach und nach in Betrieb gesetzt von der Reichspost, deutschen Privatgesellschaften und den beteiligten Kreisen. Diesen Ersatzverkehr hat die Rheinlandkommission durch die zum 1. Mai erlassene Passierscheinverordnung bekanntlich auch in ihre Hand zu bringen versucht mit der praktischen Auswirkung, daß nun, angewiesen auf Pferd und Wagen, Privatkuriere und einige andere gebuldete motorische Transportmittel, das Rheinland sogar des zur Aufrechterhaltung seines physischen Daseins nötigen Verkehrsunterbaus beraubt ist. Daß eine Reise im altbesetzten Gebiet zu einem Problem von grotesken Schwierigkeiten geworden, daß die Unterbindung des Nachrichtenaustauschs verhängnisvolle Folgen hat, kommt demgegenüber erst in zweiter Linie in Betracht.

Dürfen wir von der Koblenzer Mißregierung noch irgendeinen Beitrag zur Lösung irgendeiner aktuellen Schwierigkeit erwarten? Das Experiment der Rheinlandkommission mit ihrer „Regie"-Verordnung Nr. 149 vom 1. März d. J. ist einstweilen und hoffentlich endgültig mißglückt. Sie machte zu anstelle unserer Direktionen anheischig, den Eisenbahnbetrieb zu organisieren und durchzuführen, indem sie erklärte, daß die deutsche Verwaltung der Eisenbahnen ausfalle, und daß eine französisch-belgische Verwaltung mit der technischen, kaufmännischen und finanziellen Ausnutzung der Bahnen beauftragt werde. Ihr werde das ganze Personal unterstellt. Sie sei befugt, Sammel- und Einzelentlassungen auszusprechen. Ein französischer Direktor und ein französischer und belgischer Unterdirektor wurden vorgesehen. Zweifel los ist es den Urhebern sehr ernst mit diesen Maßnahmen gewesen. Alles spricht dafür, daß an eine Dauereinrichtung gedacht ist. Die Regie hat sich vollkommen verwaltungsmäßig organisiert. Außer der Generaldirektion, die ihren Sitz in Mainz hat, gibt es eine Anzahl Direktionen in den größten Städten des Landes, unter denen wieder Inspektionen und weitere Unterabteilungen für die einzelnen Betriebszweige arbeiten. Wie gering aber die Leistungen der Regie geblieben sind, erhellt aus wenigen Ziffern: Während vor dem Ruhreinbruch im Direktionsbezirk Köln täglich ungefähr 2700 Personen- und Güterzugfahrten ausgeführt wurden, bringen es die Franzosen und Belgier auf täglich knapp über 200, also auf etwa sieben bis acht Prozent unsers normalen deutschen Verkehrs. Ein ganz langsames Ansteigen der Leistungsfähigkeit geht nicht über das hinaus, was die allmähliche Gewöhnung an die deutschen Einrichtungen natürlicherweise erwarten läßt. In Wahrheit sähe sich die Regie, wenn die