

Wossifische Zeitung



Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen / Begründet 1704

Verlag Ullstein, Fernsprech-Zentrale Ullstein: Amt Dönhoff (A 7) 3600-3667, für den Fernverkehr Amt Dönhoff 3636-3698. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postcheck-Konto: Berlin 660. Wöchentlich 1 Mark. Monatlich 4,30 Mark. Bei Bestellung durch die Post dazu 72 Pfennig Beleggeld

Berlin

Verantwortlich für den Gesamthalt (außer dem Handelsteil) Dr. Carl Misch, Berlin. Anzeigen-Preis: mm-Zeile 35 Pfennig. Familien-Anzeigen: mm-Zeile 20 Pfennig. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in eine bestimmte Nummer. Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

10 Pf. [Anw. 12 Pf.] - Nr 500

FREITAG, 23. OKTOBER 1931

MORGEN-AUSGABE

Navals erste Verhandlungen

Großer Empfang am New-Yorker Rathaus

Mandschurischer Film

Von DR. SVEN VON MÜLLER

Eigene Meldung der Vossischen Zeitung
NEW YORK, 22. OKTOBER

Naval ist Gast Americas. Das Empfangskomitee der Stadt New York war der „Alle de France“ auf dem südlichen Boot „Marecon“ entgegengefahren. Dreißig Flugzeuge begleiteten die „Marecon“, die Naval und seine Begleitung unter Segeln der Golfküstenen zur Baitery brachte, wo die Landung erfolgte. Als erster begrüßte Estimjon den französischen Ministerpräsidenten beim Betreten des amerikanischen Bodens. Dann drängten sich Hunderte von Amerikaneuten und Journalisten um Naval, der allen Ansätze, herbeizulaufen aus seiner Journalistenscharen Zurückzuweichen, aber vollständig entgegenkam. „Ich will Präsident Hoover nur sagen, was mein Land denkt und hofft“, mich er aller Reden. „Mir wollen unsere Gedanken auszusprechen.“ Sie wäre er laudiert gewest, bevor er Premierminister geworden sei, erzählte er dann den ihm ausstehenden Journalisten als Grund für seine politische Schmeißelgüte. Vorher habe er nie Frankreich verlassen.

Vom Baitery, wo Tausende von Aufsehern den Gast erwartet hatten, ging es den überfüllten Broadway hinunter zum Rathaus. Zweihundert berittene Schutzeleugen Naval voraus, der an der Spitze von vierzig Autos mit dem französischen Vizepräsidenten Paul Claudet und Estimjon fuhr.

Auf dem Rathausplatz wurde Naval von der dort wartenden Menge sehr herzlich begrüßt. Bürgermeister Walker ging dem Gast entgegen und führte ihn die Stufen des Rathhauses hinauf und begrüßte ihn mit einer kurzen Ansprache, worauf Naval auf französisch erwiderte. Nach einigen Worten an Walkers Adresse erklärte er:

„Eine schwere Krise ist hereinbrochen, welche die Entwicklung Americas und anderer Länder unterbrochen hat. In einem zum Zweifel zerfallenen Welt müßten die beiden großen Demokratien zusammen Methodem suchen und anwenden, die die Ruhe und das Gleichgewicht wiederherstellen werden.“

Naval protestierte dann gegen die absurden Anschuldigungen, die manchmal gegen Frankreich erhoben wurden, daß es irgendwelche Form der Segemonie in Europa ausüben würde.

„Frankreich ist ein den Frieden liebendes Land, unsere Geschichte und unsere Vergangenheit erlegen uns Vorpflicht auf. Wir müßten nicht im geringsten, die Würde einer anderen Nation zu beeinträchtigen. Unser einziger Wunsch ist die Friede, aber wir legen großen Wert auf unsere Sicherheit.“ Die Regierungen und Völker sollten verstehen, daß die Schlichtung nicht nur in langwierigen Worten ausgedrückt werden kann, sie sollte organisiert werden. Wenn Frankreich und die Vereinigten Staaten Übereinkommen und sich in immer zunehmender Zusammenarbeit vereinigen können, so können wir einer besseren Gestaltung der Dinge entgegengehen.“

Nach der Begrüßung in New York fuhr Naval, von Staatssekretär Estimjon begleitet, im Sonderzug nach Washington. Sofort nach der Abfahrt begann eine Verpredung der beiden Staatsmänner über die bevorstehenden Verhandlungen mit Japan. Naval soll erklärt haben, daß er glücklich über die Befindlichkeit vorbereitet sei, aber sein festes Programm unabweichend festbestimmt sei. Er erklärte, daß er sich in jeder Hinsicht bereit erkläre, die Interessen der Vereinigten Staaten zu verteidigen, aber er werde in keiner Weise die Interessen anderer Nationen verletzen.

Am Sonntagabend findet ein Lunch bei Mellon statt, dem Naval über Wochenende Gast auf Estimjons Landhause, wohin auch Hoover kommt. Hier wird der schwierigste Teil des Programms abgehandelt, die Verhandlungen über die Abwicklung und Sicherheit.

Am Montag früh ist der offizielle Teil des Besuchs zu Ende. Ein Flugzeug der Stadt New York wird den Aufenthalt beschließen. In der Nacht zu Dienstag verläßt Naval America.

Siehe auch vierte Seite

Nach Vereinbarung des russisch-japanischen Abkommens trat Russland in Artikel V des Friedensvertrages von Portsmouth vom 5. September 1905 das Recht auf die Abwicklung der russisch-japanischen Eisenbahnen in Japan auf. In Artikel VI des gleichen Vertrages verleiht die Abwicklung der Sübmandschurischen Bahn mit allen Nebenlinien und Betriebsmitteln an Japan. Dabei war ein Bahndrittel vereinbart, der 15 Mann pro Kilometer nicht übersteigen sollte.

Durch den chinesisch-japanischen Mandschurei-Vertrag vom 22. Dezember 1905 gab China seine Zustimmung zu der russisch-japanischen Vereinbarung. In einem Geheimprotokoll findet sich die Bestimmung, daß die japanischen Bahnwagen sich zu ihrer Zurückziehung (d. h. wenn China in der Lage wäre, dem Leben und Eigentum der Fremden effektiven Schutz zu gewähren) sich nicht unvernünftigerweise (unreasonably) in die örtliche chinesische Verwaltung einmischen und nicht ohne Erlaubnis die Grenzen der Eisenbahnzone überschreiten sollten. Dagegen verpflichtete sich China, seine Parallele- oder Zweigbahnen zu bauen, die den Interessen der Sübmandschurischen Bahn abträglich sein könnten. In einem weiteren Vertrag vertrat China 1909, die für Japan strategisch wichtige Bahn Tschangtsching-Kirin bis zur nord-tschingtsching Grenze zu verlängern.

Am chinesisch-japanischen Vertrag vom 28. Mai 1915 wurden die japanischen Rechte in folgenden Punkten wesentlich erweitert: Verlängerung der Bauzeit um 90 Jahre, Recht für japanische Staatsangehörige (also auch Koreaner), Land ab 20 Jahre für gewerbliche und landwirtschaftliche Zwecke zu pachten und Privatbesitz Japans bei der Aufnahme chinesischer Eisenbahnlinien.

Die formellen Streitpunkte

Im Frühjahr 1931 verurteilte die japanische Regierung, mit dem in der Mandschurei regierenden Marschall Tschangtsching eine Einigung über folgende Streitpunkte zu erreichen:

China hatte mit japanischem Kapital eine Reihe von Bahnen gebaut, die nur als Zubringerlinien gebaut waren, aber der Japan Sübmandschurischen Bahn anzureichern mochten. Japan strebte eine Transsibiriana und Übertragungsabkommen zwischen japanischen und chinesischen Bahnen an.

Für chinesische Bahnbauten hatte Japan 110 Millionen Yen vorgeschlagen und verlangte Umwandlung aller Rechte in feste Anleihen mit gestiehem Zinsdienst und Amortisation.

Japan forderte, daß sein Einflußrecht gegen den Bau von Parallelbahnen zur Sübmandschurischen Bahn vergrößert, dafür aber der Vertrag von 1909 entsprechend Anschließung nach Nordosten geändert würde.

Der Versuch, zu einer Einigung zu gelangen, mißlang.

Die Auslösung des Konflikts

In diesem Sommer kam es zu einem blutigen Zusammenstoß zwischen koreanischen Bauern und chinesischer Landbevölkerung bei Wanshan in der Nähe von Wuchow. Grund dieser Streitigkeit war das von den Japanern aus dem Vertrage von 1915 in Anspruch genommene Recht, landwirtschaftliche Grundstücke zu pachten. Dieses Recht betrifft China mit der Begründung, daß der Vertrag von 1915 von Japan erzwungen und daher rechtswidrig ist. Folglich dieses Anschließung waren chinesische Bauern gezwungen, in Korea, die über 100 Tsdopeter erforderten. Tausende der Aufspaltung nationaler Lebensformen auf chinesischer Seite erklärte sich Japan bereit, Schadensersatz zu leisten.

Diese Verhandlungen waren noch nicht abgeschlossen, als am 18. September der japanische Generalleutnant Admiral Kwantung der inneren Mongolei ermordet wurde. Da nach japanischer Auffassung die chinesische Regierung nicht mit der erforderlichen Zurückhaltung gegen die Schuldigen vorging, bemächtigte sich die japanische Militärverwaltung Wuchow. Admiral Kwantung wurde zu einem nationalen Märtyrer, dessen Tod zu rufen die nationale Ehre verlangte.

Eine Bruchprengung an der Sübmandschurischen Eisenbahn (die von chinesischer Seite in Abrede gestellt wird) daß dann dem japanischen Militär den äußeren Anlaß, zum Teil

Schnellgericht über die Meuterer

Aburteilung des deutschen Seemannsstreiks in Leningrad

Eigene Meldung der Vossischen Zeitung
HAMBURG, 22. OKTOBER

Schiff auf Schiff laufen in den späten Nachmittags- und Abendstunden die deutschen Dampfer aus Leningrad vor der Kanalbucht in Solowen ein. Seit dem 6. Oktober waren sie durch den milden Streik eines Teils ihrer Besatzungen in den russischen Häfen festgehalten. Kein freundlicher Empfang bereitet die gestohlenen, die beidseitigen Folgen, an diesem Streit teilgenommen zu haben. Polizeifahrzeuge nehmen sich auf der Rede die einlaufenden Schiffe in Empfang, auf denen die beidseitigen Gesetze verlesen werden.

Es ist kein weiter Weg zum Gerichtsort. Unterhalb des Leuchtturms in Solowen ist das Gericht in dem Haus, das dem Aufseher der Kanaloffen dient, zusammengetreten. Der Eröffnungsraum ist in alle Ecken in einen Gerichtssaal verwandelt worden. Unter alten Leuchtlampen sitzen an einem Tisch, dem ein grünes Tuch die amtliche Note verleiht, der Vorsitzende, Antragsrichter Schep, und der Vertreter der Anklage, Staatsanwalt Dr. Hübl. Der Raum zwischen dem abgemessenen Tisch und dem Schöffentisch dient der Verhandlung, vor der die Angeklagten sitzen nehmen. Fast sämtliche zivilen Beobachter haben ihre Beobachter entfernt. Auch die Besatzungen sind durch einen Offizier vertreten. Vertreter der seemannischen Organisationen, der Reedereverbände und der Presse füllen den engen Raum.

Der erste Fall betrifft den Hamburger Dampfer „Asta“, von dem 4 Deutsche und ein lettischer Angeklagter sind. Die Beweisaufnahme gibt einen interessanten Einblick in die Entstehungsgeschichte dieses milden Streiks, der offenbar seinen Ursprung in der kommunistischen leinwandigen Organisation Leningrads gehabt hat. Wobwohl in den Aussagen der Zeugen wie der Angeklagten die Rede von den Kollisionsfällen, die Arbeitswillige bedröhten und von den Schiffen halten; ebenso wird behauptet, daß der Weg zum deutschen Konsulat in Leningrad durch Spies „verlegt“ war.

Auf Grund der Beweisaufnahme beantragt das Gericht für die fünf Angeklagten drei bzw. vier Monate Gefängnis bei sofortiger Verbannung. Die Verteidigung beruft sich auf den Zwang, der in Leningrad von russischer Seite ausgeübt worden sei, und beantragt mildere Strafen bzw. Geldstrafe.

Das Urteil lautet auf zwei Monate Gefängnis und sofortige Verbannung. Die Angeklagten nahmen das Urteil, gegen das sich die Staatsanwaltschaft wegen der Verdachts der Wählerüberhöhung die Berufung vorbehalten hat, an.

Über die Zahl der Angeklagten liegen keine genauen Angaben vor, da die Schiffsführer erst festgesetzt werden mußten. Der Streit ist auf insgesamt 40 Schiffen durchgehend worden. Die meisten Berufsarbeiter von den hiesigen erdennenen Kapitänen mitgeteilt, sind, ist zweifellos der Ausgang des Streiks in Russland zu suchen. Es sollen jedoch Beauftragte der kommunistischen Partei aus Berlin in der Streikleitung tätig gewesen sein.