Vossische Zeitung

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen / Gegründet 1704

Verlag Ullstein. Fernsprech-Zentrale Ullstein: Amt Dönhoff (A 7) 3600—3667, für den Fernverkehr Amt Dönhoff 3686—3698. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus, Berlin. Postscheck-Konto: Berlin 660. Wöchentlich 1 Mark. Monatlich 4,30 Mark, bei Zustellung durch die Post dazu 72 Pfennig Bestellgeld

Berlin

Verantwortlich für den Gesamtinhalt (außer dem Handelsteil) Dr. Carl Misch, Berlin. Anzeigen-Preise: 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. · [Auswärts 15 Pf.] · Nr 500 FREITAG, 23. OKTOBER 1931 MORGEN-AUSGABE

Lavals erste Verhandlungen

Großer Empfang am New-Yorker Rathaus

Eigene Meldung der Vossischen Zeitung

NEW YORK, 22. OKTOBER

Laval ist Gast Amerikas. Das Empfangskomitee der Stadt New York war der „Ile de France" auf dem städtischen Boot „Macom" entgegengefahren. Dreißig Flugzeuge begleiteten die „Macom", die Laval und seine Begleitung unter Heulen der Schiffssirenen zur Battery brachte, wo die Landung erfolgte. Als erster begrüßte Stimson den französischen Ministerpräsidenten beim Betreten des amerikanischen Bodens. Dann drängten sich Hunderte von Kameraleuten und Journalisten um Laval, der allen zulächelte, bereitwillig aus seiner journalistischen Laufbahn erzählte, aber politische Erklärungen ablehnte. „Ich will Präsident Hoover nur sagen, was mein Land denkt und hofft", mich er aller Neugierde aus. „Wir wollen unsere Gedanken austauschen." Nie wäre er soviel gereist, bevor er Premierminister geworden sei, erzählte er dann den ihn ausfragenden Journalisten als Ersatz für seine politische Schweigsamkeit. Vorher habe er nie Frankreich verlassen.

Vom Battery, wo Tausende von Zuschauern den Gast erwartet hatten, ging es den überfüllten Broadway hinunter zum Rathaus. Zweihundert berittene Schutzleute zogen Laval voraus, der an der Spitze von vierzig Autos mit dem französischen Botschafter Paul Claudel und Stimson fuhr.

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

„Eine schwere Krise sei hereingebrochen, welche die Entwicklung Amerikas und der anderen Länder unterbrochen habe. In einer vom Zweifel zerrissenen Welt müßten die beiden großen Demokratien zusammen Methoden suchen und anwenden, die die Ruhe und das Gleichgewicht wiederherstellen werden."

Laval protestierte dann gegen die absurden Anschuldigungen, die manchmal gegen Frankreich erhoben würden, daß es irgendwelche Form der Hegemonie in Europa ausüben wolle.

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

Nach der Begrüßung in New York fuhr Laval, von Staatssekretär Stimson begleitet, im Sonderzug nach Washington. Sofort nach der Abfahrt begann eine Besprechung der beiden Staatsmänner über die bevorstehenden Verhandlungen mit Hoover. Laval soll erklärt haben, daß er gründlich über die Tatsachen vorbereitet sei, aber kein festes Programm und keine bestimmten Vorschläge mit bringe.

In Gesprächen mit Pressevertretern erklärte Laval: „Wir erwarten nicht, alle uns vorliegenden Probleme lösen zu können, aber wir werden in den Besprechungen alle Fragen, denen Amerika und Frankreich gegenüberstehen, berühren. Ich bin festen Glaubens, daß beide Länder aus den Besprechungen zwischen Hoover und mir Gewinn ziehen werden."

Den morgigen Vormittag wird Laval offizielle Besuche machen, dann siedelt er für 24 Stunden in das Weiße Haus über. In diesen 24 Stunden werden die wichtigsten finanziellen Verhandlungen begonnen, die wohl **zur Verlängerung der Feierjahre und gewissen Kreditabschlüssen, hauptsächlich für Deutschland und England, führen werden (Deutschland war das Thema der meisten Gespräche an Bord).**

Am Sonnabend findet ein Lunch bei Mellon statt, dann ist Laval über Wochenende Gast auf Stimsons Landsitz, wohin auch Hoover kommt. Hier wird der schwierigste Teil des Programms absolviert werden: **die Verhandlungen über Abrüstung und Sicherheit.**

Montag früh ist der offizielle Teil des Besuchs zu Ende. Ein Besuch der Stadt New York wird den Aufenthalt beschließen. In der Nacht zu Dienstag verläßt Laval Amerika.

Siehe auch vierte Seite

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 Kanalburchfahrt in Holtenau ein. Seit dem 6. Oktober waren sie durch den wilden Streik eines Teils ihrer Besatzungen in den russischen Häfen festgehalten. Kein freundlicher Empfang bereitet die Heimat denen, die beschuldigt werden, an diesem Streik teilgenommen zu haben. Polizeifahrzeuge nehmen schon auf der Reede die einlaufenden Schiffe in Empfang, auf denen die beschuldigten Seeleute verhaftet werden.

Es ist kein weiter Weg zum Gerichtsort. Unterhalb des Leuchtturmhügels in Holtenau ist das Gericht in dem Haus, das dem Aufenthalt der Kanallotsen dient, zusammengetreten. Der Erfrischungsraum ist in aller Eile in einen Gerichtssaal verwandelt worden. Unter alten Lotsenbildern sitzen an einem Tisch, dem ein grünes Tuch die amtliche Note verleiht, der Vorsitzende, Amtsgerichtsrat Scheep, und der Vertreter der Anklage, Staatsanwalt Dr. Kühl. Der Raum zwischen dem abgeräumten Büfett und dem Schanktisch dient der Verteidigung, vor der die Angeklagten Platz nehmen. Fast sämtliche zivilen Behörden haben ihre Beobachter entsandt. Auch die Reichsmarine ist durch einen Offizier vertreten. Vertreter der seemännischen Organisationen, der Reedereiverbände und der Presse füllen den engen Raum.

Der erste Fall betrifft den Hamburger Dampfer „Asta", von dem 4 deutsche und ein lettischer Heizer angeklagt sind. Die Beweisaufnahme gibt einen interessanten Einblick in die Entstehungsgeschichte dieses wilden Streiks, der offenbar seinen Ursprung in der kommunistischen seemännischen Organisation Leningrads gehabt hat. Wiederholt ist in den Aussagen der Zeugen wie der Beklagten die Rede von den Rollkommandos, die Arbeitswillige bedrohten und von den Schiffen holten; ebenso wird bekundet, daß der Weg zum deutschen Konsulat in Leningrad durch Spitzel „verlegt" war.

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

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

Ueber die Zahl der Angeklagten liegen keine genauen Angaben vor, da die Schiffsführer erst befragt werden müssen. Der Streik ist auf insgesamt 42 Schiffen durchgeführt worden. Wie unserem Berichterstatter von den bisher erschienenen Kapitänen mitgeteilt wurde, 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.

Mandschurischer Film

Von

DR. SVEN VON MÜLLER

Nach Beendigung des russisch-japanischen Krieges trat Rußland in Artikel V des Friedensvertrages von Portsmouth vom 5. September 1905 das Pachtgebiet von Kwantung mit allen Rechten, Privilegien und Konzessionen an Japan ab. In Artikel VI des gleichen Vertrages verzichtete Rußland auf die Südmandschurische Bahn mit allen Nebenlinien und Gerechtsamen zugunsten von Japan. Dabei war ein Bahnschutz vereinbart, der 15 Mann pro Kilometer nicht überschreiten 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 Bahnwachen bis 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, keine Parallel- oder Zweigbahnen zu bauen, die den Interessen der Südmandschurischen Bahn abträglich sein könnten. In einem weiteren Vertrag versprach China 1909, die für Japan strategisch wichtige Bahn Tschangtschung—Kirin bis zur nordkoreanischen Grenze zu verlängern.

Im chinesisch-japanischen Vertrag vom 25. Mai 1915 wurden die japanischen Rechte in folgenden Punkten wesentlich erweitert: Verlängerung der Pachtdauer auf 99 Jahre, Recht für japanische Staatsangehörige (also auch Koreaner), Land auf 30 Jahre für gewerbliche und landwirtschaftliche Zwecke zu pachten und Prioritätsrecht Japans bei der Aufnahme chinesischer Eisenbahnanleihen.

Die formellen Streitpunkte

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

China hatte mit japanischem Kapital eine Reihe von Bahnen gebaut, die nur als Zubringerlinien gedacht waren, aber der Südmandschurischen Bahn Konkurrenz machten. Japan strebte eine Tarifeinigung und Uebergangsabkommen zwischen japanischen und chinesischen Bahnen an.

Für chinesische Bahnbauten hatte Japan 110 Millionen Yen vorgeschossen und verlangte Umwandlung dieser Kredite in feste Anleihen mit gesichertem Zinsendienst und Amortisation.

Japan forderte, daß sein Einspruchsrecht gegen den Bau von Parallelbahnen zur Südmandschurischen Bahn berücksichtigt, dafür aber der im Vertrag von 1909 versprochene Anschluß nach Nordkorea gebaut würde.

Der Versuch, zu einer Einigung zu gelangen, mißlang.

Die Auslösung des Konflikts

In diesem Sommer kam es zu einem blutigen Zusammenstoß zwischen koreanischen Pächtern und chinesischer Landbevölkerung bei Wanpaoschan in der Nähe von Mukden. Grund dieser Streitigkeit war das von den Japanern aus dem Vertrage von 1915 in Anspruch genommene Recht, landwirtschaftliche Grundstücke zu pachten. Dieses Recht bestritt China mit der Begründung, daß der Vertrag von 1915 von Japan erzwungen und daher rechtsungültig sei. Folge dieses Zwischenfalls waren ohnefeindliche Auschreitungen in Korea, die über 100 Todesopfer erforderten. Angesichts der Aufpeitschung nationaler Leidenschaften auf chinesischer Seite erklärte sich Japan bereit, Schadenersatz zu leisten.

Diese Verhandlungen waren noch nicht abgeschlossen, als am 18. September der japanische Generalstabshauptmann Nakamura in der inneren Mongolei ermordet wurde. Da nach japanischer Auffassung die chinesische Regierung nicht mit der erforderlichen Tatkraft gegen die Schuldigen vorging, bemächtigte sich die japanische Militärklique dieses Zwischenfalls. Nakamura wurde zu einem nationalen Märtyrer, dessen Tod zu rächen die nationale Ehre verlangte.

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