

Berliner Tageblatt

Nr. 462

und Handels-Zeitung

Sonntag, 29. September 1928

Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Kommentare zur Note Amerikas.

Ist eine neue Seeabrüstungs-Konferenz zu erwarten?

Washingtons Presse zufrieden. — London angenehm enttäuscht, Paris skeptisch. — Das Kompromiss noch immer geheimgehalten.

(Telegramme unserer Korrespondenten)

WASHINGTON, 29. September.

Die erwartete Note Amerikas an London und Paris ist nunmehr überreicht worden. Sie enthält, wie vorausgesagt, eine höfliche Ablehnung des englisch-französischen Abkommens als Basis für eine allgemeine Seeabrüstungskonvention. Für die Ablehnung werden treffende sachliche Argumente vorgebracht, zugleich aber wird der Wille zu weiterer Mitarbeit ausgesprochen. Sogar ein Eingehen auf besondere Wünsche Frankreichs und Italiens wird in Aussicht gestellt, falls man sich auf eine Gesamttonnage einigen könne, innerhalb der jedes Land die am meisten benötigten oder als erforderlich erachteten Schiffstypen in gewissen Grenzen bauen dürfe. Die gleiche Rücksichtnahme aber verlangt auch Amerika für seine eigenen Bedürfnisse. Es wird mit Bedauern festgehalten, dass das Abkommen vitale Interessen Amerikas verletzt und es gegenüber England empfindlich benachteiligt. Amerika sei nach wie vor für eine Verständigung über die Beschränkung der Seerüstung; diese Beschränkung müsse aber alle Schiffstypen umfassen, sonst gebe man die wichtigsten Grundrätze für die Förderung des Weltfriedens auf und kehre zu dem unheilvollen Prinzip des Wettrennens zurück.

Die Zeitungen in Washington begrüßen einstimmig die amerikanische Antwort mit Anerkennung. Sie erklären, diese Antwort sei mit Meisterschaft die wahren Absichten Englands und Frankreichs dar. Diese beiden Mächte wünschten selbst nicht abzulehnen, aber sie versuchten durch beständige Reden von der Beschränkung der gerade für Amerika unentbehrlichen Schiffstypen die Pazifisten Amerikas zum Widerstand gegen die Billigung der jetzt dem Kongress vorgelegten Vorschläge für den Bau von fünfzehn Kreuzern aufzustacheln. Amerika werde in Abüstungsfragen so lange der Spielball der anderen Mächte sein, bis es wieder eine mächtige Flotte habe. Dann würden die andern um Einlenken bereit sein.

PARIS, 29. September.

Die französischen Morgenzeitungen bringen die wichtigsten Absätze aus der gestern mittig übergebenen amerikanischen Antwortnote auf das französisch-englische Flottenkompromiss, die der Quai d'Orsay veröffentlicht hat, ohne aber den Text des englisch-französischen Abkommens selbst mitzuteilen. „Diese starkpöpligkeit ist unerklärlich“, sagt Perlinax. Ueber den Inhalt der Note macht Sauerwein im „Matin“ genauere Angaben, die über die Veröffentlichung der Note bereits überholt sind. Sauerwein sagt,

„dass Frankreich und England, die gemeinsam die Verantwortung für die Vorschläge an Amerika übernommen haben, sich jetzt über eine Antwort verständigen müssen.“

Es sei sicher, dass die beiden Mächte alles tun werden, damit die unentbehrliche Teilnahme der Vereinigten Staaten an der Abüstungskonferenz gesichert werde. Die Sachverständigen werden sich an die Arbeit machen und die heute noch einander widersprechenden Auffassungen würden sich vielleicht annähern können.

Perlinax sagt, die amerikanische Note lasse diese Differenz bestehen, ohne dem geringsten Kompromiss den Weg zu öffnen. Frankreich habe die englische These angenommen und werde sie, soweit es von ihm abhängt, weiter unterstützen, weil

London nicht mehr die obligatorische und allgemeine Dienstpflicht in Frage stelle,

weleche die Grundlage der französischen militärischen Einrichtungen sei, und weil zweitens die Theorie der Gesamttonnage Frankreich in eine unangenehme Diskussion mit Italien verwickeln würde. Für Frankreich sei der Hauptvorteil des englisch-französischen Flottenkompromisses die Vermeidung einer gefährlichen Debatte gewesen.

Perlinax macht noch eine andere, sehr interessante Mitteilung. Die italienische Presse rege sich wegen der in der letzten Zeit erfolgten Befestigung der Entente cordiale auf, und die „Tribuna“ halte trotz der Dementis des Quai d'Orsay ihre Mitteilungen über ein englisch-französisches Luftabkommen aufrecht. Diese Aufregung sei nicht gerechtfertigt, da erst vor kurzem, einige Wochen vor den Genfer Verhandlungen, Italien durch seinen Londoner Botschafter Bordonaro im Foreign Office

eine gemeinsame englisch-italienische Aktion in der Reparationsfrage und für die Rheinlandräumung

vorgeschlagen habe, worauf das Foreign Office geantwortet habe, dass es nicht ohne Frankreich vorgehen könne, das an diesen Fragen besonders interessiert sei. Im „Oeuvre“ sagt Henry Barde, die amerikanische Note sei sehr geschickt und schneide den Weg zu weiteren Verhandlungen nicht ab. Die Vereinigten Staaten würden Vorschläge Frankreichs zur Bestimmung einer Gesamttonnage für jede Macht begrüßen. Barde glaubt aber zu wissen, dass Frankreich sich hüten wird, solche Vorschläge zu machen. Frankreich könnte zwar, ohne seine nationalen Interessen zu opfern, mit den Vereinigten Staaten zu einem Kompromiss gelangen. Aber England würde dieses amerikanisch-französischen Kompromiss genau so ablehnen, wie Washington das englisch-französischen Kompromiss abgelehnt hat. Die Situation wäre also nicht besser, sondern schlechter, da die englisch-französischen Zusammenhänge noch andere Gebiete berühre als die Beschränkung der Seerüstungen.

Der letzte Satz im „Oeuvre“ ist durch Sperdruck hervorgerufen. Wie der Quai d'Orsay auf die amerikanische Note reagieren wird, sei noch nicht bekannt. Barde glaubt, dass der Quai d'Orsay der Meinung sei, es wäre am besten, die Verhandlungen von allen interessierten Mächten zugleich in einer Seeabüstungskonferenz oder in der vorbereitenden Abrüstungskonferenz in Genf oder auch zwischen den Kanzleien der Regierungen zu führen.

LONDON, 29. September.

Da man nach den alarmierenden Prognosen eine schärfere Formulierung der Ablehnung des englisch-französischen Flottenkompromisses durch die Vereinigten Staaten erwartet hatte, ist man in London durch die Tonart der Kelloggischen Antwortnote angenehm enttäuscht worden. Sämtliche Blätter sind darin einig, dass die amerikanische Note trotz ihrer sachlichen Schärfe auf einen freundlichen Tonfall gestellt sei, wenn auch nicht alle Zeitungen soweit gehen, wie „Daily News“, die sie „ein Muster an Würde, Klarheit und Zurückhaltung“ nennen. Der Inhalt der Note, über den seit längerer Zeit keinerlei Zweifel geherrscht hat, entspricht im übrigen völlig den hier geäußerten Erwartungen. Lediglich in amtlichen britischen Kreisen hat man gestern nacht so etwas wie Erstaunen über die Note zur Schau getragen. Man betonte im Auswärtigen Amt, dass die Note ganz offenkundig Grossbritannien unrecht tue. Am meisten scheint man im Foreign Office über die Ausführungen hinsichtlich der U-Bootwaffe verstimmt zu sein. Man betont, dass die britische Regierung von jeher für die Abschaffung dieser Waffe eingetreten sei, und dass die Opposition nicht bei Grossbritannien, sondern bei andern Seemächten gesucht werden müsse. Im übrigen ist in politischen und diplomatischen Kreisen viel bemerkt worden, dass die amerikanische Note an Grossbritannien, die bereits gestern mittig im Auswärtigen Amt überreicht worden war, am Freitag abend von der amerikanischen Botschaft und nicht vom Auswärtigen Amt der Öffentlichkeit übergeben worden ist.

Nicht minder hat es Erstaunen erregt, dass entgegen allem Brauch das Auswärtige Amt nach wie vor die britische Note der Öffentlichkeit vorenthalten will.

Nach Erkundigung im Auswärtigen Amt, soll diese Note auch weiterhin nicht veröffentlicht werden. Dieser Beschluss wird in der gesamten Oppositionspresse scharf kritisiert.

Die Durchführbarkeit der Kelloggischen Gegenvorschläge wird allerdings überaus skeptisch beurteilt.

Die „Times“, die im übrigen die Auffassung vertreten, dass alle Seeabüstungs-Diskussionen im Augenblick ungezweckmäßig seien, schweigen sich über diesen wichtigsten Punkt der Note völlig aus. Die „Morning Post“ meint, diese Vorschläge mögen für die Vereinigten Staaten annehmbarer sein als für Grossbritannien und Frankreich; sie mögen vielleicht auch den andern Seemächten diskutabel erscheinen; die Frage könne jedoch, soweit Grossbritannien in Betracht komme, im Augenblick nicht entschieden werden, sondern müsse über die Admiralität gehen, die für die Sicherheit zur See die Verantwortung trage.

Der „Manchester Guardian“ sagt, das Kompromiss hätte nicht anders lauten können, wenn es direkt gegen die Vereinigten Staaten gerichtet gewesen wäre.

Die englisch-französischen Vorschläge seien so naiv gewesen, dass es beinahe unmöglich wäre, an die Ehrlichkeit der Admiralität zu glauben.

Diese Vorschläge seien tot und würden am besten vergessen.

Untersuchungsausschuss berichtet.

Die Sicherheit auf der Reichsbahn.

Von Paul Steinborn.

Als man vor einigen Monaten mit Schrecken die furchtbaren Berichte von den rasch aufeinanderfolgenden Eisenbahnkatastrophen in Bayern las, wurde hier gesagt, dass die unbedingt notwendige, unvoreingenommene und erschöpfende Prüfung der Sicherheitsverhältnisse auf der deutschen Reichsbahn am besten einem Untersuchungsausschuss zu übertragen sei. Es wurde weiter empfohlen, diesen Ausschuss unter Hinzuziehung von Parlamentariern so zusammenzusetzen, dass er bei seinen Erhebungen die weitestgehende Gewähr für die Berücksichtigung aller in Frage kommenden Tatsachen und Umstände biete. Es bleibt ein Verdienst des damals eben ernannten neuen Reichsverkehrsministers von Guérard, dass er das Seine dazu tat, um die Prüfungsreise zu beschleunigen. Die Reichsbahnverwaltung schien zunächst allerdings von ihr weniger erfreut zu sein, aber auch Dr. Dormmüller erkannte bald, dass der Ausschuss tatsächlich der allein-gegebene Mittler zwischen ihm und der durch die Häufung der Katastrophen erregten Öffentlichkeit war. Man entsinnst sich wohl noch, dass Dr. Dormmüller auch persönlich eine Besichtigungsreise vornahm, um sich einen Überblick zu verschaffen. Sehr bald nach ihm ging der Ausschuss auf die Reise durch die einzelnen Betriebsgebiete des Reiches. Die ihm gestellten „Beweisthemen“ konnte man, wenn man wollte, deutlich aus der Wahl der von der Reichsbahngesellschaft in den Ausschuss entsandten Delegierten entnehmen. Es waren der Reichsbahndirektor Dr. Fromm und der Vizepräsident Senst. Dem einen unterstehen die Fragen der Dienstdauer und der Dienstregelung, dem anderen das Ressort „Oberbau“. Beiden rühmt man nach, dass sie mit eingehender Sachkenntnis grosses Geschick bei der Wahrung der Interessen ihrer Gesellschaft verbanden.

Als der Untersuchungsausschuss seine Arbeiten vor kurzem abschloss, wurde zunächst nur ein wenig inhaltreiches kurzes Communiqué herausgegeben, und es ging das Gerücht um, dass das Untersuchungsergebnisse gewisse Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden zunächst beteiligten Parteien (Reichsbahngesellschaft und Reichsbahngestellte) nicht gemildert habe, und es wurde weiter behauptet, dass die Vertreter der Arbeitnehmerschaft einen gesonderten Bericht zu erstatten gedächten. Diese Behauptung hat sich jetzt als irrig erwiesen, und wenn derartige Gegensätze tatsächlich vorhanden gewesen sind, was man nach wie vor behauptet, dann sind sie fürs erste durch eine Kompromisslösung beigelegt worden.

Sie stellt sich als eine umfangreiche Denkschrift dar, diese Kompromisslösung, und man wird sich mit ihr noch eingehend zu beschäftigen haben. Der Gesamteindruck, den man aus einer ersten Durchsicht gewinnt, geht dahin, dass sie dem bereits erwähnten kurzen Communiqué des Reichsverkehrsministers (mit der Versicherung, dass die Sicherheit auf der Reichsbahn „in einem Masse gewährleistet“ sei, wie es „billigerweise von einem öffentlichen Verkehrsunternehmen“ verlangt werden könne) nicht widerspricht. Aber selbst diese erste kurze Notiz schloss ja bereits mit der Feststellung, dass der Ausschuss die Durchführung bestimmter Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit verlange, diese also heute für nicht genügend gewährleistet ansehe. Die Denkschrift bringt in ihren wesentlichsten Teilen die näheren Angaben darüber, wie die angeregten Massnahmen in der Praxis durchzuführen wären. Sie ist ein Kompromiss, sagt man, aber für ein Kompromiss kommen in ihr gewisse Gesichtspunkte, von denen aus die Debatte der letzten Monate besonders auf eisenbahngewerkschaftlicher Seite geführt worden ist, in den Zeilen und zwischen ihnen immerhin zu bemerkenswerter Geltung. Der Ausschuss macht sich, um nur einige Punkte zu nennen, ziemlich weitgehend Forderungen zu eigen, die seinerzeit zum Beispiel hinsichtlich der Vereinheitlichung der Betriebsvorschriften und des Signalwesens, des Standes der Erneuerungsarbeiten und der Modernisierung des Oberbaues und des Wagenmaterials erhoben worden sind. Natürlich darf nicht übersehen werden, dass die Anklagen und Beschwerden einzelner Beamtenkategorien — besonders lebhaft haben sich bekanntlich die Lokomotivführer an der Diskussion beteiligt — nicht unbedingt Allgemeingeltung beanspruchen dürfen, aber es scheint doch, dass manches Argument von dieser oder anderer