

# Der Sächsische Erzähler

Bischofswerdaer

Tageblatt

Hauptblatt und gelesenste Zeitung im Amtsgerichtsbezirk Bischofswerda und angrenzenden Gebieten

Dies Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft, der Schulinspektion und des Hauptzollamts zu Bautzen, des Amtsgerichts, des Finanzamtes und des Stadtrats zu Bischofswerda



Unabhängige Zeitung für alle Stände in Stadt und Land. Dichteste Verbreitung in allen Volksschichten

Beilagen: Sonntags-Unterhaltungsblatt und Landwirtschaftliche Beilage. Geschäftsstelle Bischofswerda, Altmarkt 15. — Druck und Verlag der Buchdruckerei Friedrich May in Bischofswerda. — Fernsprecher Nr. 22.

**Ercheinungsweise:** Jeden Werktag abends für den folgenden Tag.  
**Bezugspreis:** Bei Abholung in der Geschäftsstelle monatlich Mk. 5.—, bei Zustellung ins Haus monatlich Mk. 5.50, durch die Post bezogen vierteljährlich Mk. 15.— ohne Zustellungsgebühr. Alle Postämter, Postboten, sowie Zeitungsausträger und die Geschäftsstelle des Blattes nehmen jederzeit Bestellungen entgegen.

**Postcheck-Konto:** Amt Dresden Nr. 1521. — **Gemeindeverbandskasse** Bischofswerda Konto Nr. 64  
Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgend welcher Art — hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

**Anzeigenpreis:** Die 6spaltige Grundzeile (Zim. No. 14) oder deren Raum 1.40 Mk. örtliche Anzeigen 1.— Mk. 3m Textteil (Zim. No. 14) 4.— Mk., die 3spaltige Zeile. Bei Wiederholungen Nachschlag nach feststehenden Sätzen. — Amtliche Anzeigen die 6spaltige Zeile 2.40 Mk. — Für bestimmte Tage oder Blätter wird keine Gewähr geleistet. — Erfüllungsort Bischofswerda.

Nr. 268.

Mittwoch, den 16. November 1921.

76. Jahrgang.

## Die Bedeutung des nordamerikanischen Abrüstungsvorschlages.

Die erste Sensation der Washingtoner Konferenz ist heraus. Die Nordamerikaner sind sich treu geblieben. Wie sie das Volk der Weltentzucker sind, so treten sie jetzt auch in der Abrüstungsfrage als die radikalsten Reformer der Abrüstungs-Konferenz auf. Sogar das allergrößte Opfer an Kriegsschiffen wollen sie selbst bringen und alles nur, um die Zukunft nach menschlichen Kräften unmöglich zu machen und die demokratischen Ideale des Weltfriedens und der Völkerverständigung der Welt zu fördern.

Was der Präsident der Vereinigten Staaten Harding und ihr Minister Hughes am Sonntag der Konferenz mitgetragen haben, ist etwas weniger philosophisch gehalten als das, was Wilson über ähnliche Fragen zu sagen pflegte. Aber dem Geist nach ist es dasselbe; die demokratischen Theorien sind nur statt philosophisch praktisch aufgemacht.

Das ist das Verblüffende an dem nordamerikanischen Abrüstungsvorschlag: Harding will 30 Großkampfschiffe Amerikas zum alten Eisen werfen, während Großbritannien nur 19 solcher Schiffe und Japan nur 17 streichen sollen. Außerdem soll England stärkste Seemacht bleiben, indem es für die nächsten 10 Jahre 22 Großkampfschiffe behalten soll, während Nordamerika nur 18 und Japan nur 10 halten dürften. Wahrscheinlich sollen die übrigen Flottenbestandteile im selben Verhältnis verringert werden. Nach einer Abzugszeit von zehn Jahren sollen dann Großbritannien und Amerika die gleich starke Kriegsflotte von je 500 000 Tonn. und Japan eine solche von 300 000 Tonn. als unveränderbaren Dauerbestand haben.

Die Begründung, in welche dieser Abrüstungsvorschlag angepackt ist, klingt für pazifistisch-demokratische Ohren sehr verlockend. Dem realpolitisch denkenden Teile der Amerikaner und Engländer aber kann der Vorschlag nur den Eindruck einer unüberlegten Pantheatralität machen, einer Annäherung an Volkentzucker. Dem Nordamerika will zwar viel: Schiffe opfern, aber der ganze Vorteil dabei wäre auf seiner Seite und ginge vor allen Dingen auf Kosten Großbritanniens.

Tirpitz hatte vor dem Kriege den Engländern ein Kräfteverhältnis von 16 britischen Großkampfschiffen zu 10 deutschen als Dauerstand angeboten. London hat damals abgelehnt und vorgezogen, die deutsche Flotte in einem Kriege zu bekämpfen. Nordamerika bietet den Engländern heute ein Kräfteverhältnis von 11 britischen zu 9 nordamerikanischen an und verlangt außerdem nach 10 Jahren das Verhältnis 1 zu 1, also eine gleichstarke Flotte als Dauerzustand. Ferner! Obwohl es zu Lande keinen starken Nachbarn hat und zur See durch die beiden großen Ozeane des Erdballs geschützt ist, will es den Japanern nur 1/2 der englischen und nordamerikanischen Flotte zugestehen und das, obwohl Japan in nächster Nähe auf dem ostasiatischen Festland das Vierhundert-Millionenvolk der Chinesen und das große Russenreich als Nachbarn hat, die beide wohl in zehn Jahren machtpolitisch erheblich mehr darstellen, also eine sehr viel größere Gefahr für Japan bedeuten werden, als heute. Es kann kaum als gerecht erscheinen, daß Japan als Inselreich von vornherein und für ewige Zeiten schwächer sein soll als die Vereinigten Staaten mit ihrem riesigen geschlossenen Festlandgebiet.

Nach allem bedeutet der Vorschlag Hardings zwar eine Beschränkung der Rüstungen zur See, wobei allerdings noch nicht klar ist, was aus den Seemächten dritten und vierten Ranges, Frankreich, Italien und Griechenland usw. werden soll. Aber gleichzeitig bedeutet er eine ganz ungeheure maritime Machtverschiebung ausschließlich zugunsten Nordamerikas. Harding hat also die Frage, die am Sonntag nachmittag an dieser Stelle präsidiert wurde, ganz klipp und klar gestellt, nämlich die, ob England und Japan freiwillig und ohne Krieg Nordamerika eine Seegeltung zugestehen wollen, die mindestens so groß ist, wie die Englands.

Es ist klar, daß das für England die Abdankung von der Stellung der ersten Welt- und Seemacht bedeuten würde. Und es wird nicht viele geben, die glauben, daß irgendeine Londoner Regierung einen solchen Verzicht freiwillig leisten würde. Indessen, England hat sich, um das Gesicht zu wahren und das „Weltgewissen“ für sich zu gewinnen, nach in der jüngsten Thronrede vor wenigen Tagen bereit erklärt, mit einer Flotte zufrieden zu sein, die so groß ist wie irgendeine andere in der Welt. Es hat also grundsätzlich dasselbe gesagt, was Nordamerika jetzt vorschlägt. Doch ist dabei zu berücksichtigen, daß die größte Zahl der englischen Kriegsschiffe nach 1906 gebaut ist und in die

Dreadnoughtperiode fällt, während Nordamerika und Japan weit mehr ältere als moderne Linienfahrer haben. Er gibt sich also England nicht einem Pazifistentaumel, so muß es versuchen, den Vorteil, den es hat, sich in Washington zu bewahren und das Obium einer Verhinderung der Abrüstung nach amerikanischen Wünschen auf andere zu schieben. Die berufenen anderen sind die Japaner, denn sie werden von den Nordamerikanern am meisten brüskiert, indem diese ihnen vorschreiben wollen, daß sie auch bei rein natürlichem Wachstum ohne jede imperialistische Gewaltspolitik niemals mehr als drei Fünftel der Seemacht Nordamerikas haben dürfen.

Sache der Diplomaten wird es jetzt sein, das Ringen der Washingtoner Konferenz um die Nachmittel soviel wie möglich mit demokratischen Phrasen zu verschleiern und den ganzen nordamerikanischen Plan, sich müheles und ohne Krieg die Stellung der ersten Seemacht zu erzwingen, an Nebenfragen scheitern zu lassen.

Sätze sich Nordamerika bereit erklärt, eine englische Flottenüberlegenheit etwa im Verhältnis von mindestens 2 zu 1 anzuerkennen, so wäre eine Verständigung in Washington wohl erreichbar gewesen. Nachdem es aber seine Ansprüche, erste Seemacht zu werden, klar angebeutet hat, wird der Realpolitiker nicht mehr daran zweifeln, daß es sich in Washington nur noch darum handeln kann, den Schuldigen festzustellen, der die Abrüstung verhindert. Natürlich wird jeder Beteiligte den Schuldigen im anderen sehen.

## Beginnende Meinungsverschiedenheiten.

London, 14. November. Die Londoner Presse gibt zu verstehen, daß England mit den amerikanischen Vorschlägen prinzipiell einverstanden sei, es behalte sich aber die Kritik im einzelnen vor. Japans Zustimmung gelte als zweifelhaft. Die Washingtoner Depeschen deuten vorwiegend eine Mißstimmung unter den europäischen Delegierten über die diktatorische Methode der amerikanischen Regierung und das ungeziemende Eingreifen des anwesenden Publikums an, das meist aus Kongreßmitgliedern besteht. Besonders die französischen Delegierten sollen bei der Rede des Staatssekretärs Hughes sehr nervös gewesen sein, wie wenn eine ähnliche Überforderung bezüglich der Landrüstungen befürchtet. Nach der „Morning Post“ kann sie noch kommen.

## Deutschland erhält keine Zahlungserleichterungen.

Berlin, 15. November. Wie verlautet, sind am Sonntagabend die französischen und englischen Mitglieder der gegenwärtig in Berlin weilenden Reparationskommission und des ständigen Garantiekomitees zusammengesessen, um über die deutschen Reparationszahlungen zu beraten. Das Ergebnis dieser Beratungen ist, wenn es zutrifft, was in den Mittagstunden des Montag in Berlin verlautete, geradezu niederschmetternd.

Hauptgegenstand der Beratungen bildete die englische Anregung eines Moratoriums für die Januarrate. Dieser Plan soll aber gänzlich fallen gelassen und darüber hinaus der bindende und einstimmige Beschluß gefaßt worden sein, der deutschen Regierung keinerlei Stundung der nächsten Zahlungsrate zu gewähren, ja noch nicht einmal Verhandlungen in dieser Richtung ins Auge zu fassen. Man will vielmehr darauf bestehen, daß der ganze Zahlungsplan auf das pünktlichste eingehalten wird. Den Gedanken einer Revision des Versailleser Vertrages müsse man weit von sich weisen.

## Das Reichskabinetten gegen die Kredithilfe der Industrie.

Berlin, 15. November. (Draht.) Die Reichsregierung hat sich heute weiter mit der Frage beschäftigt, in welcher Weise sie zu den Vorschlägen des Reichsverbandes der deutschen Industrie Stellung nehmen soll. Wie wir hören, ist dabei die sozialistische Auffassung durchgedrungen, daß die Bedingungen des Reichsverbandes, insbesondere die Forderung einer Entstaatlichung der Eisenbahnen, unannehmbar seien. Auch im Zentrum hat offenbar die Auffassung des linken Flügels gefaßt.

Die Erfassung der Goldwerte, der heisse Wunsch der Sozialisten, rückt damit wieder in den Vordergrund. Scharfe gesetzliche Maßnahmen werden vermutet für den Fall, daß nicht durch abgeänderte Vorschläge von

seiten der Industrie die Ablehnung verhindert wird. Die leicht wird auch der Reichstag noch einmal gefragt werden. Seine Entscheidung dürfte für diesen Fall ebenfalls nicht zweifelhaft sein. Augenblicklich gehen die Besprechungen noch weiter. Bevor nicht alle Fragen geklärt sind, wird scheinbar auch der Reichskanzler nichts unversucht lassen, um noch in letzter Stunde eine günstige Lösung herbeizuführen. Wir erfahren noch, daß Wirth für kommenden Donnerstag eine gemeinsame Besprechung zwischen den Vertretern der Industrie und den Vertretern der Gewerkschaften anberaumt hat, um über die Eisenbahnvorschlüsse der Industrie eine Aussprache herbeizuführen. Auf den Protest der Eisenbahnverbände beim Reichsverkehrsminister wegen der beabsichtigten Entstaatlichung der Reichseisenbahnen ist eine Antwort des Verkehrsministers nicht eingegangen.

## Verkehrte Verkehrspolitik.

Die Kartoffelnot ist bisher immer einseitig von der Preisfrage her berücksichtigt worden. Daß auch wichtige andere Ursachen der Kartoffelnot vorhanden sind, ist in der öffentlichen Erörterung noch wenig oder garnicht zur Sprache gekommen. Dies gilt besonders für die Eisenbahnverwaltung, die es leider an Voraussicht hat fehlen lassen. Tatsache ist zunächst, daß die Eisenbahnwagen allgemein eine viel zu große Laufzeit haben. Die Folge ist, daß sich überall Wagenmangel bemerkbar macht. Bezeichnend hierfür sind die Zustände in der Kali-Industrie. Noch Anfang August erklärte der Reichsverkehrsminister auf Anfragen, daß der Wagenmangel, der sich im Sommer für den Kali-Betrieb sehr scharf bemerkbar machte, nur vorübergehend sei. Die Dinge haben sich indessen wesentlich anders entwickelt. Bis von amtlicher Seite als „vorübergehend“ bezeichnet wurde, ist inzwischen zu einem dauernden Zustand geworden. Im Juli betrug die Winderstellung von Eisenbahnwagen allgemein für die Kali-Industrie 27 vom Hundert. Sie stieg im August auf 50 vom Hundert, während sie zur Zeit sogar 65 vom Hundert übersteigt. Dabei hätte sich der Wagenmangel in dem verkehrsreichen Teil des Sommers wohl vermeiden lassen. Den Nachteil hat übrigens nicht nur die Kali-Industrie, sondern die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Gerade das Kali ist hochwertiges Ausfuhrgut. Es fehlt der Kali-Industrie auch nicht an Aufträgen, aber es fehlen ihr die Eisenbahnwagen zum Abtransport. Damit gehen uns Golddevisen zur Verbesserung unserer Zahlungsbilanz verloren. Das Inlandgeschäft leidet aber nicht nur unter Wagenmangel an sich, sondern auch darunter, daß vielfach statt gedeckter Wagen, offene Wagen zur Verfügung gestellt werden. Kali-Salze, die auf diese Weise Witterungsunbilden ausgesetzt sind, verharthen leicht, so daß sie an Streufähigkeit einbüßen. Damit geht ein Teil des Düngewertes verloren. Nun muß aber die deutsche Landwirtschaft an Energien herangehen, was sie irgend hergeben kann. Während wir bisher noch Auslandsgetreide und Futtermittel einführen konnten, wird dies künftig bei der Verschlechterung unserer Wechselkurse immer schwerer und schließlich nahezu unmöglich werden. Dazu kommt, daß die Getreideernte in den Vereinigten Staaten im nächsten Jahr ungünstig auszufallen droht, weil unter Einwirkung der Trockenheit die Böden zu hart geworden sind. Eine Missernte in den Vereinigten Staaten bedeutet erntungsgemäß immer auch eine Erhöhung der Getreidepreise. Bleiben die deutschen Wechselkurse auf ihrem heutigen Tiefstand, so würden wir Getreide überhaupt nicht — oder doch nur zu ungeheuerlichen Preisen — kaufen können, was dann unsere Handelsbilanz noch mehr belasten würde. Nach der Aufhebung der Zwangswirtschaft hat die deutsche Landwirtschaft die Möglichkeit, wieder zur rationellen Arbeit zurückzukehren. Das wird durch die verkehrte Verkehrspolitik erschwert oder ganz behindert. Es scheint so, als ob die bürokratische Verwaltung die Verhältnisse gar nicht übersehen kann, da sie sich sonst ganz anders an die Wirklichkeit anpassen vermöchte. Statt die Landwirtschaft in den stillen Verkehrsmonaten des Sommers durch Frachtergünstigungen zu ermuntern, Düngemittel zu beziehen, wurde in dieser Hinsicht gar nichts getan. So bleiben die Wagen unberührt auf den Schienen stehen, was zu neuem Einnahmeausfall der Eisenbahnen führte.

Als dann im Herbst nach der Kartoffelernte die starke Nachfrage nach Wagen einsetzte, war es wieder die Verkehrsverwaltung, die durch überfüllte Waggons das Übel verschlimmerte. Beispielsweise war in Pommern die Kartoffelernte gut, aber es fehlte gänzlich an Güterwagen, um sie abzuführen. Als dann die Beschwerden über die Kartoffelnot mit Recht immer größer wurden, tat die Eisenbahnverwaltung das Verkehrste, was sie überhaupt tun