

Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Abonnementpreis mit der tgl. Unterhaltungsbeilage Leben, Wissen, Kunst sowie Frauenwelt und Jugend einschließlich Bringerlohn monatlich 80 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährlich M. 2.75, unter Kreuzband für Deutschland und Österreich-Ungarn M. 5.—. Erscheint tgl. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Redaktion: Wettinerplatz 10. Tel. 25 261. Sprechstunde nur nachmittags von 12 bis 1 Uhr. Expedition: Wettinerplatz 10. Tel. 25 261. Geschäftszeit von 8 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.

Insertats werden die 6spaltige Zeitzeile mit 30 Pf. berechnet, bei dreimaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinsanzeigen 25 Pf. Inserate müssen bis spätestens 1/10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im Voraus zu bezahlen. — Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung.

Nr. 276.

Dresden, Freitag den 28. November 1913.

24. Jahrg.

Der Auswärtige Ausschuss der österreichischen Delegation nahm nach einer längeren Rede des Ministers Graf Wertholz das Budget des Auswärtigen an.

Die französische Kammer lehnte einen Antrag Jaurès' die Verabreichung der 1300-Millionen Anleihe zu vertagen, mit großer Mehrheit ab.

Auf dem Parteitag der englischen Liberalen befragte der Premierminister Asquith das Steigen der Rüstungsansprüche.

Frankreich gedenkt das Schiedsgerichtamt im bulgarisch-griechischen Streit zu übernehmen.

Die Kämpfe bei Juarez sollen für die mexikanischen Bundesgruppen vernichtend gewesen sein.

Monroedoktrin und Panamerikanismus.

Das Großkapital der Vereinigten Staaten hat vor einigen Jahren sich das überaus reiche Gebiet der mittelamerikanischen Republik Nikaragua völlig zu eigen gemacht. Es hat durch die Herbeiführung einer Revolution die Republik Panama von Kolumbien losgerissen und sich tatsächlich dort, in der Zone des großen Kanals, zum Herren gemacht. Kuba wurde von Spanien losgerissen und dem Einfluß der Union unterstellt. Und einige weitere lateinische Republiken, namentlich in Mittelamerika, unterliegen dem unwiderruflich wachsenden Einflusse der großen Macht im Norden. Jetzt sind es die Vorgänge in Mexiko, die Schreckensherrschaft des Diktators Huerta und die Streitigkeiten der beiden um die Macht kämpfenden Parteien, die den Inhalt zur Einmischung bieten, deren wahre Gründe das Interesse der Kapitalmagnaten an der Herrschaft über die mexikanischen Oelfelder und der gesamten Union an der „Kontrolle“ der Panamengänge-Eisenbahn von Tehuantepec, einer gefährlichen Konkurrentin des Panamakanals, ist. So scheint sich schrittweise die Bahn zu vollenden, deren Ende der Panamerikanismus oder Kontinentalismus: die wirtschaftliche und politische Einigung ganz Amerikas, natürlich unter dem Segel der Vereinigten Staaten, ist. Trotzdem ist es in hohem Maße zweifelhaft, ob dieses Ziel jemals erreicht werden wird. Zweifelhaft trotz der ihrer Vollendung entgegengehenden panamerikanischen Bahn von New York nach Buenos Aires mit ihren Abzweigungen nach den verschiedenen umliegenden Staaten.

Die Monroedoktrin des Präsidenten Monroe (1823—1824), die als Grundlage der auswärtigen Politik der Union auch von den europäischen Mächten anerkannt ist, besagt, daß die Union auf eine Einmischung in europäische Angelegenheiten verzichte, aber auch keine Einmischung europäischer Mächte in die Angelegenheiten amerikanischer Staaten dulde. Den größten Triumph feierte diese Doktrin, als die Union 1867 Napoleon III., damals noch Schiedsrichter Europas, nötigte, seine Truppen aus Mexiko zurückzuführen und den von ihm eingesetzten Kaiser Maximilian seinem Schicksal zu überlassen. Und 1896 erkannte England die ursprüngliche von ihm entschieden abgetretene schiedsrichterliche Stellung der Vereinigten Staaten in Venezuela ausdrücklich an. Auch das alteingesessene Aufschrei über den Panamakanal hat die Union erreicht, wie auch die Haager Konferenz sich im Grundsatze zur Monroedoktrin, die ursprünglich von Europa abgelehnt worden war, bekannte. Dabei haben die Vereinigten Staaten selbst die Selbstbeschränkung, die im Wesen der Doktrin liegt, durch mehrere Einmischungen in europäische Fragen, durch ihren Uebergang zum Imperialismus, vor allem durch die Annexion der Philippinen in Asien, aufgegeben. Trotzdem scheint es, daß die Schutzherrenrolle über das gesamte übrige Amerika, die sie in Anspruch nehmen und die ihnen von den südamerikanischen Republiken niemals zuerkannt worden ist, sich tatsächlich nicht vertieflichen, vielmehr gar in ihrem bisher erreichten Umfange wieder beschränkt werden wird. Professor Bingham von der berühmten Yale-Universität, selbst ein Anhänger der Union, beleuchtet das in einem beachtenswerten Artikel über „Die Gefahren der Monroedoktrin“ im Berliner Tageblatt.

Er betont, daß die „neue“, anlässlich des Venezuelastreits im Jahre 1895 vom Staatssekretär Olney aufgestellte Monroedoktrin an großen Fehlern in ihren Voraussetzungen leide und praktisch unburchbar sei. Olney sagt: „Die Staaten Süd- und Nordamerikas sind durch ihre geographische Lage, ihre natürlichen Sympathien, die Ähnlichkeit der Regierungsformen kommerziell und politischen Freunde und Verbündete der Vereinigten Staaten.“ Abgesehen von der Regierungsform, die bei der fortschreitenden Demokratisierung Europas und der fortschreitenden Veränderung der rein politischen durch die wirtschaftlichen und Klassenfragen an Bedeutung zurücktritt, sind diese Behauptungen falsch. Nicht nur sind weite Teile und alle Großstädte Südamerikas dem europäischen Südring näher gelegen als den politisch immer noch im Vordergrund stehenden Oststaaten der Union; vor allem ist es klar, daß die natürlichen Sympathien, die auf Stammes- und Sprachgemeinschaft, auf gemeinsamen Geschichte und Religion beruhen, die lateinischen

Republiken viel eher auf die romanischen Staaten Europas verweisen als auf die in jeder Hinsicht ganz anders gearteten Vereinigten Staaten. Dazu kommt, daß die Furcht vor der nordischen Hegemonie gerade die Neigung zu den europäischen Staaten, von denen keinerlei Gefahren dieser Art drohen, steigern muß. Und die kommerziellen Beziehungen, das heißt die Verwandlung ganz Amerikas in ein Hinterland der Vereinigten Staaten, das ihnen Rohstoffe liefert und Industrieprodukte abnimmt, drängen gerade die aufblühenden Staaten des Südens, namentlich Argentinien, Brasilien und Chile, immer mehr, auf ihre Befreiung von dieser Bedrückung hinzuwirken, um eine eigene Industrie entwickeln zu können. Da die Vereinigten Staaten auch nicht in der Lage sind, den militärisch erstarkenden Südrepubliken, falls diese zusammengehen, mit Gewalt ihren Willen aufzuerlegen, so schwebt diese Theorie des Panamerikanismus in der Luft. Tatsächlich beruht auch Bingham, daß in Südamerika der Panamerikanismus nicht mehr interessiere, ja als Beleidigung empfunden werde. Die Rolle des „älteren Bruders mit dem Steden“ habe früher Berechtigung gehabt, sei aber heute ganz überflüssig geworden. Zudem dauern Argentinien und Chile Kriege, Brasilien aber habe die größten Dreadnoughts der Welt.

Bemerkenswert aber ist namentlich, was Bingham über die Rolle der mongolischen Völker in der Entwicklung Südamerikas zu sagen weiß. Um so mehr, als bisher in der europäischen Presse, abgesehen von Berichten über japanisch-mexikanische Verhandlungen wegen Flottenstationen und über die mögliche Bedrohung des Panamakanals durch japanische Truppen, diese Frage kaum berührt worden ist. Er weist auf die neuerdings aufgestellte Hypothese der Besiedelung Südamerikas von Ostasien aus und auf die Verwandtschaft der Indianer mit den Mongolen hin und stellt fest, daß erhaltene Beweise die Zukunft Südamerikas in der Vermischung lateinischer, indischer und mongolischer Völkern sehen. Jedenfalls stellen sich die südamerikanischen Staaten der asiatischen Einwanderung ganz anders als die Weststaaten der Union. Argentinien fördert sie sogar auf jede Weise, und sie sei bereits so groß, daß die japanische Regierung eine eigene Dampferlinie nach Argentinien über Südamerika unterhalte. Eine andere japanische Linie geht über Hawaii nach der südamerikanischen Westküste. Jedenfalls würden die Vereinigten Staaten dieser Entwicklung, die ihrer eigenen Politik und ihren politischen Zielen in Südamerika so sehr widerspricht, nicht gegen den Willen der südamerikanischen Republiken Einhalt gebieten können.

Ganz und gar als richtig bestätigt wird diese Auffassung durch die neuesten Berichte über ein Handbündel zwischen dem Diktator Huerta und der japanischen Regierung. Wie dem Daily Citizen aus Mexiko-Stadt gemeldet wird, hat eine Unterredung zwischen Huerta und dem Kommandeur des zum Schutze der Japaner entfalteten Kriegsschiffes stattgefunden, deren Ergebnis völliges Einverständnis war. Danach solle die japanische Regierung die mexikanische moralisch unterstützen. Der erste Schritt dieser Art ist die Lieferung von 20 000 japanischen Gewehren an Huerta gegen Hinterlegung von nur einem Drittel des Preises. Man weiß, wie sehr Regierung und Volk in Japan gegen die Union infolge der anti-japanischen Einwanderungspolitik der Weststaaten aufgebracht sind. Obwohl die Bundesregierung selbst diese Politik mißbilligt, ist es ihr bisher nicht gelungen, Kalifornien, um das es sich hauptsächlich handelt, zu einer anderen Haltung zu bestimmen. Die Konsequenzen muß natürlich der gesamte Bund tragen. Dazu kommt die Abstraktion beider Mächte in Asien. Man weiß, wie sehr das Streben Japans auf die Erwerbung Hawaiis (das nach der Zählung von 1910 unter 191 900 Seelen neben 38 100 Mislingern 79 500 Japaner, 21 700 Chinesen, 22 700 Portugiesen und nur wenige Eingeborene und Amerikaner zählte) und der Philippinen gerichtet ist.

Eine weitere beachtenswerte Erscheinung ist die Haltung Brasiliens. Es wird berichtet, daß dieser bedeutende Staat Südamerikas die Regierung Huertas anerkannt habe. Demgegenüber, heißt es, nehme Präsident Wilson eine abwartende Haltung ein. Auf das Ergebnis darf man gespannt sein. Jedenfalls kann von einem Spätzug nach Mexiko heute nicht mehr die Rede sein. Ein Eingreifen in die dortigen Verhältnisse legt die Bereitschaft der Union zu jeder Konsequenz, sei es auch die eines Weltkrieges, voraus. Es wäre eigenartig, sollte diese Konsequenz des vorwärtsdringenden Imperialismus gerade unter einem Präsidenten eintreten, der als Gegner der von Roosevelt verkündigten Weltpolitik, ja unter dem Versprechen der Freigabe der Philippinen sein Amt ertrug hat. Aber was fragen die Weltmächte des Neupopler Riesenkapitalismus nach den Schlagworten einer Präsidentenwahlkampagne? Diese Mächte sind in letzter Linie entscheidend für die Haltung der Vereinigten Staaten in dieser großen Frage.

Die Lage in Mexiko.

Mexiko, 27. November. Nach den letzten Meldungen soll der Ausgang der Kämpfe bei Juarez für die Bundesstruppen vernichtend gewesen sein. Sie hätten danach ihre gesamte Artillerie eingebüßt. Ist diese Meldung richtig, dann ist der Fall der Stadt Grönachua ebenfalls bevorstehend.

Der deutsche Konsul aus Laredo (der nächsten amerikanischen Stadt) meldet, daß bei den Kämpfen keine Deutschen ungenommen seien. Die Schlacht, in der gegen 5000 Bundesstruppen gegen ebenfalls Rebelen kämpften, habe einige Kilometer von der Stadt stattgefunden.

Mexiko, 27. November. Gestern hat in der Nähe von Sontacruz ein Gefecht stattgefunden. Die Rebellen zogen sich mit Verlusten zurück.

Verbesserungen im innereuropäischen Verkehr.

Mit der Zunahme des Verkehrs tauchen diese neue Probleme auf, deren Lösung im Interesse der weiteren Entwicklung immer notwendiger wird. So beispielsweise erscheint es heute notwendig, die Meere im Innereuropäischen Schnellverkehr auszunutzen. Zeit ist für den modernen Menschen Geld, und häuft sich der Schiffsverkehr sehr an, so schwillt auch die auf die langsame Schifffahrt verwendete Zeit an. So steht heute das Problem der Ausschaltung des Kanals im Verkehr zwischen England und dem Kontinent ganz anders als vor 100 Jahren, als es zum ersten Male aufgetaucht ist, oder auch als vor 50 Jahren, als das erste, gründlich nach allen Richtungen durchdachte und von genauen Kostenanschlägen begleitete Projekt auf den Plan trat. Seitdem hat eben der Verkehr eine gewaltige Umwälzung erfahren. Das wirtschaftliche Leben ist viel intensiver, die Tätigkeit des Menschen vielseitiger, die Bedeutung einer auch nur kurzen Zeitersparnis größer geworden. Technisch ist diese Ausschaltung des Kanals, wie denn in dem von uns bereits erwähnten Buche „Die Probleme des Weltverkehrs“ darlegt, leicht möglich, entweder mittels eines Tunnels oder mittels einer Brücke. Ein Tunnel würde nur ein geringes Kosten, etwa 250 Millionen Franken, eine Brücke dagegen etwa eine Milliarde. Seit 30 Jahren macht aber die englische Regierung gegen die Unternehmung des Kanals vom strategischen Standpunkte aus Einwände.

Militärische Gesichtspunkte haben einst den Verkehr gefördert, führen sie doch zum Ausbau von strategischen Wegen, Kanälen und Eisenbahnen. Heute treten derartige Gesichtspunkte immer häufiger als Hindernisse für die Verkehrswirtschaft auf. So wird der Uebergang zum elektrischen Verkehr aus militärischen Rücksichten hinausgehalten. Ebenso auch die Unternehmung des Kanals. Indes, die politische Freundschaft zwischen England und Frankreich, noch mehr aber die Ausbildung der Luftschifffahrt werden den Engländern doch bald zeigen, wie lächerlich ihre Angst vor dem Feind ist, und das prophetische Wort von Vespers, des Schöpfers des Suezkanals, wird bald zur Wirklichkeit werden:

„Der Tunnel wird gebaut werden, und die Engländer werden daraus ebenso den größten Nutzen ziehen wie aus dem Suezkanal.“

Kommt hier in erster Linie die Beschleunigung des Personenverkehrs in Betracht, so ist die Verbilligung des Wassertransports durch bessere Ausbildung der Wasserwege nicht weniger aktuell und nicht minder wichtig. An wichtigsten sind die Pläne, die den Bodensee zum zentralen Verkehrsknoten Europas machen wollen. In nicht allzulanger Zeit wird die Rheinschifffahrt stromaufwärts bis zum Bodensee erweitert werden. Seit Ende des vorigen Jahres geht die Schifffahrt bereits bis über Basel hinaus, nämlich bis Rheinfelden. Um die weitere Ausdehnung der Umgehungskanäle und der Regulatorarbeiten bemühen sich Baden und die Schweiz eifrig. Die Bedeutung der Verbindung des Bodensees mit dem Ozean ist gewaltig. Haben doch von den fünf Bodenseeländern zwei (Württemberg und die Schweiz) überhaupt keinen Zugang zum Meere, und zwei weitere (Bayern und Österreich) sind nur mit dem von den großen Straßen des Weltverkehrs weit entfernten Schwarzen Meere durch schiffbare Wasserstraßen verbunden. Die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder, vor allem die der Schweiz und Württembergs, würde durch die Schiffdarmadung des Rheins bis zum Bodensee sehr gefördert werden. Durch die Verbindung des Bodensees mit der Nordsee würde auch die Verbindung des Bodensees mit dem Mittelmeer eine ganz andere Bedeutung gewinnen. Diese Verbindung wird heute durch den schon seit 1834 bestehenden Rhein-Rhone- und den Hünigerkanal hergestellt. Der Rhein-Rhone-Kanal, der schon bei Straßburg beginnt, verbindet den Rhein mit dem Doubs; mittels des Hüniger Kanals ist diesem Hauptkanal ein Anschluß nach Basel gesichert. Beide Kanäle sind aber für die moderne Schifffahrt unzureichend, da sie nur kleinere Schiffe tragen können. Sie müssen erst umgebaut, Doubs und Rhone müssen vertieft werden, was von der Handelswelt Deutschlands und Frankreichs auch lebhaft gewünscht wird. Die Schweiz ist aber noch bestrebt, einen „Schweizerischen Rhein-Rhone-Kanal“ zu schaffen, und zwar durch den Bau einer Verbindung zwischen dem Neuenburger und dem Genfer See. Zuerst möchte man aber eine Kanalisierung der Flüsse Aare, Jura und Rhone vornehmen, und es wird wohl noch lange Zeit vergehen, bis dies möglich sein wird.

Dasselbe läßt sich auch über den Plan eines Donau-Bodensee-Kanals sagen, der von Ulm zum Bodensee gehen würde. Ein bereits von Longag technisch vollkommen