geschi von französischer Seite Parolen für einen Abbruchstreden aufgegeben und Bedingungen aufgestellt werden, denen sich Deutschland zu unterwerfen habe. Es soll auf diese Weise in denjenigen nichtbeteiligten Ländern, auf deren Stellungnahme zum Ruhrkonflikt es letzten Endes wahrscheinlich ankommen wird und denen es nachgerade zu langweilig geworden ist, die einzelnen Phasen des Kampfes mit Objektivität zu verfolgen, der Eindruck erweckt werden, als sei der Niederbruch Deutschlands eine vollzogene Tatsache und als habe das siegreiche Frankreich keine anderen Sorgen, als über die Bedingungen nachzudenken, die es uns Deutschland auferlegen kann. Auch hier wird mit suggestiven Mitteln gearbeitet, die um so erfolgreicher sein können, je mehr die deutsche Oeffentlichkeit auf den Bedingungsäder anbeißt, indem sie gewisse französische Vorschläge ernsthaft diskutiert und untereinander wenigstens darüber uneins wird. Unseres Erachtens wird deutscherseits viel zu wenig betont, daß die Kampflage im Ruhrgebiet uns berechtigt, Bedingungen zu stellen. An der Spitze immer die Bedingung, die der Kanzler in seiner Rede am 10. April im Reichstage auch wieder unterstrich: Die Befreiung des Bodens, der uns rechtmäßig gehört, dessen Besitz die Notwendigkeit unseres Lebens ist, und der uns heilig geworden ist durch die Leiden der Ruhrdeutschen. Aber ebenso energisch muß den französischen Annexionen, die sich auf Verdrehung der Tatsachen gründen, die deutsche Forderung nach Reparationen entgegengesetzt werden. Der Schaden, der der deutschen Wirtschaft durch den Ruhreinbruch zugefügt wurde, ist so groß, daß wir bekanntlich nicht in der Lage sind, auszugehen, was Deutschland in Zukunft an Leistungen aus dem Versailler Vertrage wird aufbringen können. Unermeßlich ist der Schaden, der der am Kampf unmittelbar beteiligten Bevölkerung zugefügt worden ist. Weit über 3000 Beamte und Jubilarpensionen an Rhein und Ruhr sind ausgewiesen, das heißt: 12 000 bis 15 000 Menschen sind ihrer Heimat beraubt. Viel von ihrer Habe ist ihnen bei der Flucht verloren gegangen, in ihren Wohnungen und zwischen ihren Möbeln hausen Polin und Senegalneger. Gegen 800 Personen sind verhaftet und liegen im Gefängnis, zweihundert Deutsche sind zu insgesamt ungefähr achtzig Jahren Gefängnis und fünfzehntausend Mark Geldstrafe verurteilt. Massen von sinnlichem Material sind vernichtet. Für all diese Schädigungen, Vergewaltigungen und Unrechtmäßigkeiten materieller und moralischer Natur muß Reparation gefordert werden, solange wir mit gutem Gewissen die These vertreten, daß die Besetzung des Ruhrgebiets eine Völkerrechtswidrigkeit ist.

Eine Besprechung der zweiten, auf den propagandistischen Erfolg gerichteten Etappe der Ruhraktion wäre unvollständig, wenn nicht der Bemühungen gedacht würde, die Frankreich angesichts der nahenden Entscheidung unternimmt, um auch durch einen Druck von Osten her die moralische Widerstandskraft Deutschlands zu erschüttern. Die Polenerede des polnischen Ministerpräsidenten Skorski, der die verschärfte Unterdrückung der deutschen Minderheit und den Endkampf gegen die Souveränität der Stadt Danzig ankündigte, war selbstverständlich Arbeit, die von Paris bestellt war. Die Treiberei der polnischen Nationalisten gegen die Deutschen in Oberschlesien sind die logische Ergänzung der neuen Politik Skorskis. Die Reisen des Generals Le Rond und des Marschalls Foch nach Polen sind überflüssige Beweise für die Selbstverständlichkeit, daß es Herr Poincaré ist, der Polen gegen Deutschland aufpetscht. Das Bild rundet sich ab, wenn wir beachten, wie Frankreich — nach allem Anschein mit gutem Erfolg — benützt ist, auch Litauen in die Sperrkette der Deutschlandfeinde im Osten einzufügen. Ernste Vorstöße wird das stets von Rußland bedrohte Polen nicht wagen. Auch hier handelt es sich um einen französischen Versuch, auf die deutschen Nerven einzuwirken in dem Augenblick, in den vom Westen her die Drohungen mit dem „verstärkten Druck" sich häufen, um die Entscheidung herbeizuführen. Wir haben die Mittel, auch die zweite Etappe der französischen Aktion mit dem deutschen Abwehrsiege enden zu lassen, wenn wir die Nervenprobe überstehen. Es ist fraglich, ob Frankreich auch dann noch einen Pfeil zu versenden haben wird.

Stillegung des gesamten Kohlenverkehrs im Ruhrgebiet.

TU Essen, 14. April.

Der Düsseldorfer „Mitag" bringt heute folgende Meldung: General Desoutte hat den Behörden in Essen eine scharfe Ordonnung zugehen lassen, die die Regelung des Verkehrs mit Kohle und Koks im Einbruchsgebiet betrifft. Wenn diese Verordnung durchgeführt wird, bedeutet sie die Stillegung des gesamten Kohlenverkehrs im Ruhrgebiet innerhalb 24 Stunden, d. h. nicht nur die Industriekohle wird durch die Verordnung betroffen, sondern auch der Hausbrand. Da

keine Kohle ohne Passierschein

verfrachtet werden darf, erhält ohne einen solchen nicht einmal die Eisenbahn Kohlen. Die Verordnung kommt einem Verbot gleich, Kohlen überhaupt im Ruhrgebiet zu bewegen. Kein Bergwerk kann das französische Recht im Ruhrgebiet anerkennen, indem es einen Kohlenpassierschein annimmt. Das wird so wenig geschehen wie vorher die Bergwerke die französischen Forderungen erfüllten. Aus der Einleitung der französischen Ordonnanz geht hervor, daß die Beteiligung eines Kohlenpassierscheins von der Zahlung der Kohlensteuer abhängig gemacht werden soll. Was den Inhalt der Verordnung angeht, so zeugt er dafür, daß der Kampf im Ruhrgebiet auf seinem Höhepunkt angelangt ist.

Verhaftung des stellvertretenden Bürgermeisters von Duisburg.

Duisburg, 14. April.

Beim Stellvertreter des Oberbürgermeisters erschienen heute vormittag zwei belgische Kriminalbeamte mit der Aufforderung, die Kontribution von 75 Millionen Mark zu zahlen. Der Stellvertreter des Oberbürgermeisters, Beigeordneter Kind, erklärte, infolge des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung nicht in der Lage zu sein, den Betrag anzuweisen. Darauf wurde er für verhaftet erklärt und abgeführt.

Die Beisetzung des letzten Essener Opfers.

Essen, 14. April.

Unter großer Beteiligung der Kruppschen Werksangehörigen, Mitgliedern des Kruppschen Direktoriums, Vertretern der Stadtverwaltung, mehreren Stadtverordneten und der Bürgerschaft Essens wurde heute nachmittag das 14. Opfer des Ostersonnabends zur letzten Ruhe getragen.

Bei den übrigen Verletzten liegt Lebensgefahr nicht mehr vor.

Für über 100 Millionen Mark Weine „beschlagnahmt".

Laut „Kölnischer Zeitung" wurden in Düsseldorf von der Besatzungsbehörde wegen Nichtbezahlung der Weinsteuer Weinbestände von über 100 Millionen Mark beschlagnahmt.

Flughafen Berlin.

In den Tagen jener fernen Vergangenheit, die durch neun Kriegs- und Nachkriegsjahre von uns getrennt ist, sprach man mitunter, bei der Erörterung bedeutsamer kommunalpolitischer Pläne, von der Hafenstadt Berlin. Man träumte davon, durch ein ausgedehntes Netz von Kanälen unter Ausnützung aller Flußläufe die Reichshauptstadt so nahe mit der Nordsee und erst recht mit der Ostsee zu verbinden, daß sie sozusagen Hafenstadt werde. Die harte Wirklichkeit unserer Zeit hat diese Träume zunächst einmal gründlich zerstört. Aber wie jede Zeit ihre eigenen Gesetze, ihre neuen Möglichkeiten in sich birgt, so hat auch Berlin noch neuen Wegen des Verkehrs Aufschau gehalten, die wirtschaftlich und verkehrstechnisch segensreich für die Stadt werden können.

Wenn Material- und Gestellungskosten den Ausschuß der Reichshauptstadt an den Seeverkehr noch nicht in dem Umfange gestatten, den man erhofft hat, so sind zu wenigstens die Luftstraßen noch billig. Wenn Berlin nicht Seehafen wird, so hindert nichts, den Gedanken eines Flughafens zu verwirklichen. Das Terrain dafür ist gegeben. Am Tempelhofer Feld, das nicht mehr für ein paar Paradetage in nutzloser Oede verharren muß, ist noch sehr viel Platz, wenn auch schon reichlich und geschmacklos dort gestebelt worden ist. Zwischen der berühmt gewordenen Paradepappel und dem Wäldchen an der Oefenerde soll der Flughafen Berlin erstehen und werden.

ein Mittelpunkt des europäischen Flugverkehrs

Der freilich erwartet hatte, bei der gestrigen Besichtigung des zukünftigen Flughafens, zu der der Berliner Verkehrsstadtrat Dr. Adler geladen hatte, schon irgend welche Spuren des werdenden Unternehmens zu finden, wurde enttäuscht. Vorläufig sieht man, wie bei Frederik Kempner-Kerr, nur „sechs Bäume und links Bäume und dazwischen Zwischenräume". Aber Dr. Adler entwickelte in einem kurzen Vortrag, unterstützt durch Skizzen der Berliner Pläne und Darstellungen des Königsberger Flughafens, die Absichten, die an diese Fläche geknüpft werden, und mit deren Ausführung doch bereits Anfang Mai begonnen werden soll. In absehbarer Zeit hofft man von Berlin aus strahlenförmig Luftlinien nicht nur durch ganz Deutschland, sondern durch ganz Europa sich erstrecken zu sehen. Der Aero-Lloyd und die Junkerwerke haben sich zusammengeschlossen, um mit vereinten Kräften den Betrieb zu organisieren und durchzuführen.

Einen schwachen Eindruck von dem Leben, das sich künftig an dieser Stelle entwickeln soll, gewann man dann doch an dem erwähnten Wäldchen. Hier standen aufgereiht fast ein Dutzend Flugzeuge. Ihre metallenen und hölzernen Körper schimmerten kalt und siegesfroh in der warmen Sonne, und wie die Kleineren, gefiederten Luftbewohner hatten auch sie sich in bunte Farben gehüllt. Man sah neben den Flugzeugen, die sich des schlichten Hellgrau ihres Metallkleides nicht schämten, höchst kokett aufgemachte Maschinen, die blau und grün und gelb durch den Aether irrlichtelierten.

Denn nun schwangen sie sich alle in wirbelnder Folge empor, um den Erdenmahnern, die alle Vertreter der Reichs- Staats- und Kommunalbehörden, der Finanz und Industrie erschienen waren, einen kleinen Ausflug ins Himmelreich zu ermöglichen. Die Sonne wurde ein bißchen ängstlich und verschwand. Aber als sie sah, daß man nicht feindlich gegen sie ansonsten, sondern nur sehnsüchtig zu ihr aufstreben wollte, lugte sie doch hin und wieder hervor und ließ die lichte Bläue der Baumkronen, das junge Grün der märkischen Wälder begaubernd aufblühen. Selbst das Steinmeer unter uns gewann in diesem Glanze den Schimmer einer freundlichen Verklärung. Da die Flugzeuge sich in geringer Höhe hielten, konnte man deutlich die herzlichen Grüße der Straßenpassanten erkennen, die heute immer noch die Hälse emporreckten, sobald das Surren eines Motors aus dem Aether dröhnt. Aber man wird um den Markeineleplatz herum sich an dies Gerücht gewöhnen, und es wird die Zeit kommen, wo man um den Flughafen Berlin die großen Vögel genau so gleichgültig auf- und niederschweben sehen wird, wie man heute sich der Hochbahn anvertraut.

An dieser Zuversicht ändert auch das schwere Unglück nichts, das fast am Schluß der Flüge geschah. Es war der einzige Doppeldecker des Geschwaders, auch er hatte schon drei Rundflüge glücklich hinter sich. Vor dem vierten Fluge, der so unglücklich verlief, gab es ein kleines, unliebsames Intermezzo. Die Organisation der ganzen Veranstaltung hatte zu wünschen übrig gelassen. Die Einladungen waren teilweise außerordentlich spät erfolgt, und anstatt Flugscheine für bestimmte Flüge beizufügen, hatte man es den Teilnehmern an der Besichtigung überlassen, sich ihre Scheine an Ort und Stelle zu sichern. Daher kam es zu einem gewissen Durcheinander, weil zu jedem abfliegenden Flugzeug ein starker Andrang eintrat. Als das zehn zum ersten Male aufsteigen sollte, wollten vier Berliner Journalisten, Vertreter großer Tageszeitungen, darin Platz nehmen. Eine Anweisung des Herrn Dr. Adler, daß die Mitglieder der Verkehrsdeputation zuerst fliegen, die Journalisten noch warten müßten, hinderte die Kollegen am Aufstieg. Dieses seltsame Verhalten des Stadtbureaus erregte nicht geringe Entrüstung, hat aber den betroffenen Journalisten die gesunden Knochen erhalten.

E. K.

*

Ueber

das Unglück

erfahren wir noch folgendes:

Gegen ½1 Uhr erhob sich Flugzeug D 28 der Aero-Lloyd A.-G., besetzt mit mehreren Herren des Berliner Magistrats unter Führung des Piloten Roack zu einem Rundflug. Nachdem der Flug glatt verlaufen war, stürzte das Flugzeug, als es zur Landung niedergehen wollte, plötzlich jäh ab. Obwohl Hilfe sofort zur Stelle war, war es außerordentlich schwierig, die schwerverletzten Insassen des Flugzeuges unter den Trümmern des vollkommen zerstörten Apparates hervorzuholen. Allem Anschein nach liegt die Ursache des Unglücks darin, daß der Flugapparat beim Abbiegen in die Kurve stürzte. Wie mitgeteilt wird, ist einer der Verunglückten, Oberbetriebsrat bei der Straßenbahn Otto von Merzynski, seinen Verletzungen bereits erlegen. Auch Verkehrsdirektor Vogt fand den Tod. Stadtverordneter Paul Weber und der Flugzeugführer Roack wurden schwerverletzt.

*

Wie später gemeldet wird, ist auch Stadtverordneter Böger seinen Verletzungen erlegen.

*

Die Aero-Lloyd-Gesellschaft hatte vor dem Fluge die Haftung für die von ihr zu stellenden Flugzeuge übernommen. Verwaltungsdirektor Voigt bearbeitete die Verkehrsabteilungen und die allgemeine Verkehrsstatistik innerhalb des gesamten Verkehrsgebietes Groß-Berlin, Inspektor von Merzynski die Verkehrsregelung und Verfügung bei besonderen Veranstaltungen. Stadtverordneter, Gewerkschaftsangestellter Karl Böger war Stadtrat beim Bezirksamt Prenzlauer Berg sowie Mitglied der Deputation für Siedlungs- und Wohnungswesen.

An das schlecht unterrichtete Ausland.

Ein paar Vergleiche des Ministers Becker.

Berlin, 12. April.

Der Berliner Korrespondent der „Svensk Großfiftidning", des offiziellen Organs des schwedischen Großfiftiverbandes, hatte dieser Tage eine Unterredung mit dem Reichswirtschaftsminister Dr. Becker über den Stand der deutschen Wirtschaft vor und nach dem französischen Ruhreinbruch. Der Reichsminister führte darüber aus:

Wer durch den Papier-Milliardenschleier, der das Bild der deutschen Wirtschaft verhüllt, zu blicken vermag, weiß, daß es dieser Wirtschaft schon vor dem Ruhreinbruch keineswegs gut ging. Es würde zweifelsohne verfehlter Optimismus sein, wenn ich irgendwie leugnen wollte, daß der Einbruch der Franzosen und Belgier der deutschen Wirtschaft schweren Schaden gebracht hat und jeden Tag weiter bringt. Eins aber scheint mir nach den vorliegenden Berichten aus Deutschland und Frankreich festzustehen: der Schaden, den Frankreich durch den Ruhreinbruch in seiner eigenen Wirtschaft angerichtet hat, ist größer als der Deutschland zugefügte Verlust.

Am 31. Februar laufenden Jahres wurde in Deutschland und im Ausland in den Zeitungen eine Zusammenstellung über die Leistungen und Vermögensverluste Deutschlands aus dem Friedensvertrage im einzelnen bekannt gegeben. Diese Bilanz kam zu nachgewiesenen Leistungen und Vermögensverlusten der deutschen Wirtschaft vom 11. November 1918 bis 30. September 1922 in Höhe von 56½ Goldmilliarden; einschließlich des Wertes der deutschen Kolonien und Elsaß-Lothringens erhöhte sich diese Summe sogar auf über 100 Milliarden Goldmark. Was heißt das? Schwedische Wirtschaftler werden zum großen Teil das deutsche Eisenbahnnetz in seiner Bedeutung kennen, und wer es nicht kennt, kann sich leicht eine Eisenbahnkarte verschaffen. Die deutschen Eisenbahnen hatten vor dem Kriege eine Länge von etwa 64 000 Kilometer. Diese gewaltigen Anlagen, also der Grund und Boden und der Unterbau, die dazu gehörigen Bahnhofvorstätten und Bahnhofgebäuden, die Güterschuppen und das gesamte rollende Material an Lokomotiven und Eisenbahnwagen hatten in unserer Volksvermögensbilanz einen Wert von 20—25 Milliarden Goldmark. Deutschland gab also an Sach- und Barleistungen an die Entente bis September 1922 über das Doppelte solcher Riesenwerte her und einschließlich Elsaß-Lothringens und der Kolonien über das Vierfache. Eine weitere Zahl, die auch dem Laien die Bedeutung der deutschen Leistungen klar vor Augen führt: Der volle Goldwert (nicht etwa der geringere Nominalwert) der gesamten Aktiengesellschaften des unverkleinerten Deutschlands der Friedenszeit betrug am 31. Dezember 1913: 81,2 Milliarden Goldmark. Mehr als das Dreifache dieses gesamten Vermögens aller deutschen Aktiengesellschaften der Vorkriegszeit hat Deutschland allein bis Ende September 1922 hergegeben und abgetreten, die reinen Leistungen und Vermögensverluste allein machen fast das Doppelte jenes Bestandes der Aktiengesellschaften aus. Und in dem ungeheuren weiter verflossenen Halbjahr — allein in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1922 betrugen die weiteren Leistungen 500 Milliarden Goldmark! — Haben sich diese Leistungen fortgesetzt? Noch ein dritter Vergleich: Sämtliche deutsche Aktiengesellschaften konnten in den letzten Jahren vor dem Kriege an Dividenden etwa 1½ Milliarden Goldmark jährlich ausschütten, das bestimmte Deutschland zahlte allein im Jahre 1922 unter schwerster Schädigung seiner Währung in bar und an Sachleistungen an die Entente, sowie an Besatzungskosten 1,6 Milliarden Goldmark, also mehr als alle deutschen Aktiengesellschaften in glücklicher Friedenszeit als Gewinn an die heimischen Aktionäre ausschütten konnten! — Jedem, der sehen will, zeigen diese Zahlen, daß wie ich eben erwähnte, der deutschen Wirtschaft bereits viel zu viel Blut entzogen ist. Wenn aber über jene Leistungen hinaus die deutsche Regierung, wie dies durch die Veröffentlichungen in der amerikanischen Presse inzwischen bekannt geworden ist, bereit war, der Pariser Konferenz im Januar d. J. ein neues Reparationsangebot vorzulegen, nach dem sie sich unter Garantie der deutschen Wirtschaft verpflichten wollte, der Entente eine jährliche Anzahl von weiteren Goldmilliarden zur Verfügung zu stellen, so sollte es demgegenüber doch auch dem Böswilligsten schwer fallen, die Reparationsfähigkeit Deutschlands und seiner Wirtschaft bis zur äußersten Grenze seiner Leistungsfähigkeit in Zweifel zu ziehen.

Ich möchte auch gleich noch einem anderen im Ausland vielfach verbreiteten Irrtum in Zahlen entgegentreten. Es wird gesagt, Deutschland habe seine Valuta ruiniert, um seiner Industrie die Eroberung der Weltmärkte zu erleichtern. Deutschlands Ausfuhr hat im Jahre 1913 rund 10 Milliarden Goldmark betragen. In der Nachkriegszeit betrug der Wert dieser Ausfuhr in den Jahren 1919 bis 1922: 1,76 bzw. 5,10 bzw. 3,50 bzw. 4,00 Milliarden Goldmark. Die deutsche Warenausfuhr der Nachkriegszeit ist also sehr klein gewesen. Es kann daher nicht wahr sein, daß die deutsche Ausfuhr den anderen Ländern das Geschäft verdorben habe, und daß dem deutschen „Valuta-Dumping" für die Arbeitslosigkeit in den anderen Ländern die Verantwortung zuzuschieben sei. Oberflächliche Betrachtungen sind oberflächlich. Es müßte schlimm um die Weltwirtschaft aussehen, wenn die kleine deutsche Warenausfuhr von 3½ oder 4 Milliarden Goldmark im Jahr, die sich über die ganze Welt verteilt, den internationalen Markt erschüttern könnte.

Die Verhandlungen über das Memelstatut vertagt.

Paris, 14. April.

Die seit Wochen von der Botschafterkonferenz in Paris geführten Verhandlungen zur Ausarbeitung eines Statuts für das Memelgebiet, an denen außer Vertretern der litauischen Regierung eine Vertretung des Memelgebiets beteiligt aus Deutschen und Litauern beteiligt war, sind heute auf unbestimmte Zeit, jedenfalls aber bis nach den Wahlen in Litauen, vertagt worden. Dem Vernehmen nach ist eine Einigung über die meisten auf die Autonomie des Memelgebiets bezüglichen Punkte erzielt worden, jedoch konnte sich die Botschafterkonferenz mit den Vertretern der litauischen Regierung nicht über die Einsetzung einer internationalen Zollkommission einigen. Ebenso wenig konnte in wichtigen Finanzfragen betreffend des Memelgebiets eine Entscheidung herbeigeführt werden.

Die Brückensprengung bei Buer.

Schriftwechsel zwischen dem Magistrat und dem französischen Generalkommando.

TU Buer, 14. April.

Der Magistrat der Stadt Buer hat vom französischen Generalkommando folgendes Schreiben erhalten:

An der Brücke des 11. April wurde auf dem Gebiete der Stadt Buer ein Sabotageakt ausgeführt. Die Eisenbahnbrücke in der Straße, die von Buer nach Bergmannsglück führt, ist teilweise durch Explosivstoffe beschädigt worden. Die Täter, die diesen Sabotageakt am hellen Tage begangen haben, können der Bevölkerung nicht fremd sein, die daher in ihrer Gesamtheit dafür verantwortlich bleibt. Infolgedessen verkündet das Generalkommando folgende Sanktionen: Der Stadtverwaltung Buer wird eine Strafe von 50 Millionen Goldmark auferlegt, um die Kosten der Wiederherstellung der Brücke aufzubringen, der Verkehr in der ganzen Stadtgemeinde Buer wird untersagt für drei Tage von 8 Uhr abends bis 7 Uhr morgens. Um eine Wiederholung dieses Attentats zu verhindern, bestimmt der Kommandant, daß niemand in der Zeit von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens einen Geländestreifen von 500 Meter nördlich und südlich der Eisenbahnlinie betreten darf.

Der Magistrat von Buer hat hierauf folgendes

Protestschreiben

an den Generalkommandanten abgesandt:

Nach Kenntnisnahme Ihres Schreibens vom 11. April betreffend die Beschädigung der Eisenbahnbrücke im Zuge der Königin-Luise-Straße legen wir mit aller Schärfe Verwahrung ein gegen die durch nichts bewiesene Behauptung, daß die Täter der Bevölkerung bekannt seien. Ferner müssen wir gegen die jeder Rechtsgrundlage entbehrenden Strafmaßnahmen Einspruch erheben, zumal wir durch die Ausweisung der Schutzpolizei nicht verhindern können, daß verbrecherische Elemente dies ausnützen. Die Verhängung der Straßensperre bedeute die vollkommene Lahmlegung des Wirtschaftslebens der Stadtgemeinde, insbesondere des Bergbaues. Die Bevölkerung besteht zu mehr als 90 Prozent aus Bergarbeitern, die sämtlich infolge der Unterbindung des Verkehrs ihre Schichten nicht fahren können. Wir erwarten daher, daß die Strafmaßnahmen unverzüglich aufgehoben werden.

Ausbohnung der Besatzungszone in Mannheim.

Seit einigen Tagen war das Lagerhaus des Badischen Bauernvereins in Rheinau, das als Umschlagsplatz diente, von den Franzosen in das besetzte Gebiet einbezogen worden.

Groener über Verkehrs- und Tarifpolitik.

Der Reichstag überwies gestern zunächst dem Geschäftsordnungsausschuß den deutschnationalen Antrag über die Feststellung der Beschlußunfähigkeit des Reichstags. Darauf wird die zweite Lesung des Haushaltsplans bei der Verwaltung der deutschen Reichsbahn fortgesetzt. Der Präsident macht dabei darauf aufmerksam, daß am Montag eine mehrtägige Aussprache über die auswärtigen Angelegenheiten beginnen wird, und daß daher der Verkehrsetat heute noch erledigt werden muß. Er fordert die Redner erneut auf, sich zu kürzen, und erwähnt den Reichstag drinnen, beschränkt bleiben, da andernfalls namentliche Abstimmungen angekündigt seien.

Abg. Dauer (Bayr. Vpt.) wünscht, daß das Gelöbnis der Eisenbahner im Ruhrgebiet, auszuhalten, im ganzen Volke ein Echo finden möge, das sich darin äußert, daß für die anderweitige Unterbringung der Vertriebenen gesorgt wird.

Reichsverkehrsminister Groener schließt sich dem allgemeinen Danke für die Eisenbahner im Ruhrgebiet an. Auch der Reichspräsident habe durch eine Kundgebung die moralische Kraft des Personals gestiegert und so sind wir sicher, daß die Eisenbahner bis zum Schlusse festhalten werden an dem Geiste, von dem sie bisher durchdrungen waren. (Beifall.) Pflicht der Regierung aber sei es für weitgehendste Fürsorge bemüht zu sein. Die Aussprache über die Tarifpolitik im Auswärtigen Amte führend gewirkt und viele Mißverständnisse beseitigt. Der Grundsatz unserer Finanzpolitik verlangt die Selbstkostendeckung. Die Mehrausgaben infolge des Ruhreinbruchs sollten nicht durch Tariferhöhungen gedeckt werden, sondern aus den allgemeinen Reichseinnahmen. Das Eisenbahnfinanzgesetz werde bald vorgelegt werden. Die Finanz- und Tarifpolitik soll nach folgenden Richtlinien geführt werden: sie soll den Erfordernissen der Wirtschaft möglichst angepaßt werden. Dabei soll auf die Selbstfinanzierung geachtet werden. Bei der Personalpolitik muß Zurückhaltung geübt werden, da die Eisenbahner in der vordersten Linie des Abwehrkampfes stehen. Zwischen Beschlüssen und unbeschlossen Gebiet leisten sich bei der Eisenbahn keine scharfen Trennungsstriche ziehen. Mit den Vertretungen der Arbeiter und Beamten habe man vertrauensvoll zusammengearbeitet. Schwierigkeiten werden durch Aussprache aus der Welt geschafft. Eine Ausdehnung des Zulagensystems sei geplant. Der Minister stellt den allgemeinen Grundlinien des Abg. Dr. Quaatz bezügl. der Finanz- und Eisenbahnpolitik zu. Wenn nicht immer danach gehandelt werden kann, so liege das an dem Drange der Zeitverhältnisse. Solange immer neue Arbeit hinzukommt und eine beständige Dezentralisation noch nicht erreicht sei, sei es schwer, abzuhalten. Mit der Dezentralisation allein sei es aber nicht getan, jeder einzelne draußen müsse dabei mitarbeiten. Die Einzelerlasse seien dem Minister selbst ein Greuel, ließen sich aber nicht umgehen. Die Unbilligkeiten sollten ausgeglichen werden, die für die preußischen Beamten bei der Verreichlichung der Bahn entstanden sind. Der Minister rühmt die Leistungen des preußischen Beamtentums. Die Zahl der Beamten gehe ständig zurück. (Zuruf rechts: Na, na!) Im Boten werde sehr viel über die Zentralisation in Berlin geschimpft. In München scheine eine Ueberempfindlichkeit vorzuherrschen. (Zustimmung). Man sollte in Bayern nicht jede Sache, die aus Berlin komme, mit Mißtrauen aufnehmen. Wertvolle Arbeit als Disziplinarvergehen ist Erzbergerscherei. Eine Einschränkung beim Schreibwerk sei durchaus wünschenswert. Statistiken nützen doch nicht viel. Die Tarifpolitik müsse einheitlich im ganzen Reiche durchgeführt werden. Es sei nicht richtig, daß der Bayerische Eisenbahnrat geringschätzig behandelt worden sei. Bayern sei vertreten im Reichseisenbahnrat vertreten. Für die Besoldungsfragen sei das Finanzministerium zuständig. Auch im neuen Wirtschaftsjahre werde man sich bemühen, eine Verbesserung der Verhältnisse herbeizuführen. Wer alles Menschenwerk sei Stückwerk.

In der weiteren Debatte werden nochmals die Disziplinierungen der Eisenbahner behandelt. Der Haltung der Eisenbahner im Einbruchsgebiet wird von allen Rednern Dank gezollt.

Reichsverkehrsminister Groener erklärt, daß bei Disziplinierungen Milde walte, ferner bebt der Minister hervor, daß die Freigabe aller Verkehrsetaten im besetzten Gebiet mit allem Nachdruck betrieben wird.

Damit ist der Verkehrsetat in zweiter Lesung erledigt.

Montag 2 Uhr: Preußisches Handelsministerium mit Spanien, Haushaltsplan des Auswärtigen Amtes.

Hierzu 2 Beilagen.

Verantwortliche Leiter: für den politischen Teil: Bernhard Paul-Gleichenberg, Schöneberg; Redigiert für Wirtschaft Jüdler, Berlin; für Kunst, Wissenschaft und Bücher Franz Kepler, Berlin-Friedenau.