

Berliner Tageblatt

Nr. 64

und Handels-Zeitung

Verleger: E. S. S. Wolff in Berlin.
Druck und Verlag von Rudolf Wolff in Berlin.

Die stillgelegte Rheinschiffahrt.

Kohlenhandel und Reederei.

Die vergeblichen Verträge der Franzosen, Kohlenlöhne schleppen zu lassen.

(Von unserem Sonderberichterstatter.)

St. Duisburg, 7. Februar.

Die moderne Rheinschiffahrt ist in engem Zusammenhange mit dem Kohlenhandel entstanden. Deshalb führen die bekannten rheinischen Reedereifirmen Mathias Stinnes, Raabfischer und Hugo Stinnes die Geschäftsbezeichnung „Kohलगroßhandlung und Reederei“. Den Bedürfnissen des Kohlenhandels ist auch die Art der Rheinschiffahrt angepaßt, was im wesentlichen auf dem Schleppverfahren beruht. Im Vergleich zu der langen Reihe des Rheins aufwärts abwärtsgehenden Schleppzüge sind mit eigenem Dampf fahrende Güterboote verhältnismäßig selten.

Vor dem Kriege besaß Deutschland eine Rheinflotte, mit der sich höchstens die amerikanische Binnenflotte messen konnte. Neben den rund zwei Millionen Tonnen Rahtraum über den die deutschen Rheinschiffe verfügten, war die ausländische Rheinschiffahrt von verschwindender Bedeutung. Dieses Verhältnis ist durch den unglücklichen Ausgang des Krieges geändert worden. Denn jetzt erhebt Frankreich, das durch den Erwerb Eisaz-Kohlrings Rheinfahrt erhalten wurde, den Anspruch auf eine eigene Rheinflotte und der Friedensvertrag entschied, daß diesem „berechtigten Bedürfnis“ nachzukommen sei. Den Grundstock zu einer französischen Rheinflotte mußte Deutschland durch Abänderung seines Rahtraumes legen. Nicht genug mit diesem ersten Abschlag, verlangten die Alliierten eine weitere Schiffabgabe für Wiedergutmachung für ihre während des Krieges erlittenen Verluste an Binnenflotten. Diese beiden Vertragsverpflichtungen haben der deutschen Rheinschiffahrt fast eine halbe Million Tonnen Rahtraum und rund 30 Prozent ihres Bestandes gestohlen. Gleichzeitig mit den Schiffen übernahm Frankreich, das selbst kein genügendes Bedienungspersonal besaß, die deutschen Schiffbesetzungen in seine Dienste.

Der Friedensvertrag traf jedoch nicht nur die deutschen Verkehrsmittel, sondern auch die Verkehrswege. Durch die Internationalisierung der deutschen Flüsse wurde das Reich in seiner Stromschiffahrt empfindlich beeinträchtigt. Insbesondere erhielt der Rhein außer der internationalen Stromkommission noch eine internationalisierte Überwachungsbehörde, obwohl sich die Zuständigkeit dieser Commission International Association of Navigation des Campanas nur auf rein militärische wie auf das Bombardement der Militärtransporte erstreckt soll, greift diese Kommission immer wieder auf das Gebiet der Wirtschaft über. So verlangt sie, daß ihr die

Schiffbewegungen der deutschen Reedereien gemeldet werden. Für die Rheinschiffahrt bedeutet die Tätigkeit der Kommission eine schwere Belastung, zumal da ihre Verbindung mit den französischen Handelsbehörden nicht von der Hand zu weisen ist.

Der Konzentrationspunkt, der von Basel nach Holland und vom Rhein nach dem Dortmund-Ems-, dem Rhein-Gerne- und dem Mittelrandkanal reichenden Rheinschiffahrt — die Ruhr besitzt keine größere Schiffahrt — ist der Duisburg-Ruhrort-Kanal. Der Jahresumschlag dieses größten Binnenhafens der Welt betrug vor dem Kriege 30 Millionen Tonnen, heute ist er auf 16 bis 17 Millionen Tonnen gesunken. Die Ursache hierfür ist nicht nur in dem durch die Schwächung der Rauffahrt verminderten Güterverkehr zu suchen, sondern auch in der Tarifpolitik der Eisenbahn. Denn indem die deutsche Reichsbahn unter Selbstkostenpreis arbeitete, machte sie die deutsche Schiffahrt fast gänzlich unrentabel. Das mit sehr hohen Löhnen besetzte Schiffahrt fortunterstützungsfähig. Das Bestreben der Reedereien geht daher auf Erlass eines neuen Wasser-Tarifsystems, das der Rheinhandlung einen Gewinn nicht per umschlagtarif, der den Kohlenhändler anreizt, seine Ware nicht per Schiffe, sondern per Bahn zu befördern. Nur so kann die der Schiffahrt stets drohende Arbeitslosigkeit vermindert oder beseitigt werden.

In den Kampf zwischen Schiffahrt und Eisenbahn greift mit der Besetzung des Ruhrgebietes die äußere Politik ein. In den Wochen vom 10. bis 20. Januar wurde eine Anzahl belabener Kohlenlöhne von den Franzosen beschlagnahmt, die die Besetzung mit Wassergewalt zur Fahrt nach Straßburg bringen wollte. Die Antwort war, daß die Besetzung die Röhre verliert und Straßburg erreicht haben dürfte. Am 20. Januar fand fast die ganze Rheinschiffahrt still. Darauf verließen die Franzosen, die rund hundert Tonnen, die sie auf der Fahrt beschlagnahmt haben mochten, aus eigenen Kräften rheinaufwärts zu dirigieren. Hierbei haben sich einige französische Herren verdröhrt und gequatscht. Die Schiffe aber lagen noch ein paar hundert Metern Fahrt weit vor. Wie die Franzosen ihre Selbsthilfe auch ausüben mögen, so werden sie doch nur Einzelgefahr erzielen. Die langen Schleppflöße mit Reparationshöhe, die jahraus, jahrein in der Ruhr vorbei nach Straßburg fahren, werden sie nicht in Bewegung setzen, denn für ein geschultes Bed- und Mannschafspersonal von 30000 Kräften, wie sie die deutsche Rheinflotte besitzt, gibt es keinen Ersatz.

Der Rhein ist tot. Verlassen liegen die Kohlenlöhne am Ufer, aber sie fließen sich in diesen Mengen unter den Brückenbögen und im Hafen. Schwarz, ruhig und leblos sehen sie wie große Berge aus. Sie sind ein Symbol für die Leiden und Arbeit verrichtende Politik der Nachkriegs-Frankei.

Spannung in Moskau.

Von unserem nach Sowjetrußland entsandten Sonderkorrespondenten

Paul Schoffer.

Moskau, Ende Januar.

Je stärker der Druck Frankreichs im Ruhrgebiet wird, desto sorgloser wird die Stimmung in Moskau. Unmittelbarer Anlaß zu direkten Besprechungen liegt nicht vor. Eher läßt sich das Ungeheuer sagen. Aus Polen weht ein sanfter Wind; trotz der sehr weitgehenden Kohaltäts-erklärungen, die die polnische Regierung vor dem Parlament abgegeben hat, ist es wahrscheinlich, daß dort die friedlichen und friedbedürftigen Stimmungen, die vor kurzem im Berliner Tageblatt so eingehend besprochen wurden, die Oberhand haben. Diese Stimmungen haben vieles gemeinsam mit der Friedenssehnsucht, die Moskau ganz offiziell ausdrückt, mit einer Unmündigkeit, die nichts mit der sonst üblichen Taktik zu tun hat, den möglichen Gegner mit Drohungen in Schach zu halten. Vor einigen Tagen ist in Paris zur Besichtigung seines Hilfsvertrages hier eingeflogen, in Begleitung des Herrn Fried, den Berlin aus seinen im Auftrag Überlaß geführten Verhandlungen mit Stinnes kennt. Diesen Herren hat Trotski ausdrücklich gesagt, daß Rußland den Frieden wolle und alles zu seiner Erhaltung tun werde. Man hat seine Stellung in Rußland als „Kamelen“, nicht als Mitarbeiter des Völkerverbundes, der hinter seiner menschenfreundlichen Tätigkeit steht, trotz dem Trotski in diesem Fall ohne Zweifel an ihn und seinen Stellvertreter als Delegierte des Völkerverbundes gewandt. Das ist um so mehr anzunehmen, als Trotski in dieser Unterhaltung noch weiter gegangen ist, als das offizielle Communiqué berichtet. Er hat betont, daß die rein diplomatischen Absichten Rußlands auch im Ernstfall andauern würden. Aber man muß allerdings hinzufügen, daß Trotski sich ausdrücklich über die Möglichkeit ausgesprochen hat, den Frieden wirklich erhalten zu können.

Für alle Fälle wird die Armee in einen Zustand erhöhter Bereitschaft versetzt. Smoleff ist plötzlich ein interessanter Ort geworden. Über die Intensität aus der Nähe beobachtet hat, mit der die Herren im Kremli sich mit den Fragen der russischen Wirtschaft und deren Kalamitäten beschäftigten, wird an die Unrichtigkeit ihres Friedenswunsches glauben. Wenn es zu dem russisch-polnischen Duell dennoch kommt, so wird die russische Regierung im Rückblick auf die vergangene Friedenszeit kaum mit dem Bürger Schippl in den Aufschwüngen kommen: „Und es war doch alles so gemächlich.“ Es ist nicht gemächlich hier in Rußland, aber ein gewisser stetiger Rhythmus ist doch in die Verwaltungsbearbeit der Regierung gekommen und darin liegt eine der stärksten Optimismen, das die Wirtschaftsfeld sich allmählich bessern wird. Ein Krieg könnte für den Sowjetstaat nur eine unwillkommene und amöblose Unterbrechung sein in diesem Augenblick, keinesfalls mehr. Dazu kommen gewisse in der politischen Bedenken, die sehr konkret sind, obgleich es dem Wesen schwer fallen mag, sich in das besonders der Sowjet-Apparates hineinzuversetzen, das aus theoretischen Buchstaben politischen Zement gemacht hat. Die Idee der absoluten Defensiv hängt auch mit dem Wesen des Kommunismus vor direkter oder indirekter Beteiligung an „imperialistischen“ Kriegen zusammen. Der Glaube, dauernd müsse ein tiefer Schritt revolutionäre und bürgerliche Welt trennen, erhält sich wirksam in sehr einschüchternden Zeiten der Partei. Rußland wird von wenigen regiert, aber diese wenigen regieren doch nur unter der Voraussetzung des Kontaktes mit breiteren Schichten der Partei, auf die sie nicht nur ihren Einfluß ausüben, sondern von denen sie ihn auch empfangen. Die Fröhlichkeit, eine gemeinsame Linie zu finden, hat sich hier immer als außerordentlich groß erwiesen. Trotzdem darf man nie übersehen, wenn man von der Diktatur des Kremli spricht, daß sie sich in enger Verbindung erhält mit einem ausermächtigen, aber nicht ganz kleinen Kreis von Kommunisten, die selbständig mitdenken und die zur Arbeiterschaft ein unentbehrliches Zwischenglied bilden. Die Stellungnahme Rußlands zu etwaigen kommenden Verwicklungen legt eine Klärung der parteidogmatischen Stellung zu ihnen voraus.

Aus den Äußerungen Trotskis geht hervor, daß er die Möglichkeit, Rußland könnte vor schwere Entscheidungen gestellt werden, als gegeben ansieht. Jede Nachricht über das französische Auftreten auf der Ruhr erhöht hier die Spannung und den Pessimismus über das, was auch Rußland bevorzugen könnte. Man sieht nachdenklich, daß Rußland gerade in diesem Augenblick eine Frankreichsache von hundert Millionen von Paris erbittet. Was hat Herr Putsch in Belgard mit seiner letzten Rede wirklich sagen wollen? Der stärkste Faktor für Unruhe und Pessimismus bleibt immer der Glaube, daß der Ruhrreinarbeit eine politische Automatismus in Bewegung gesetzt habe. Ich finde dieselbe Einstellung in einem Lande, das innerlich und äußerlich wirklich sehr wenig mit Rußland zu tun hat — in Holland. Was ist Belgien von Frankreich für seine Teilnahme an der Invasion des Ruhrgebietes worden, die den direkten Interessen dieses Alliierten so vollkommen widerspricht? Aus Holland nicht fürchten, daß jetzt die Wielingen-Frage aufgeworfen wird, und Limburg und die Schelde in Gefahr sind? Wie stark diese holländischen Befürchtungen sind, läßt sich von hier aus nicht beurteilen, aber die Unvereinbarkeit des Gedankens, daß Vertrauen in ganz Europa. Dieser Mangel an Vertrauen in die Zukunft findet sich auch in der Fremdenkolonie Moskaus, in die ja auch manche direkte Nachricht gelangt.

Es gehört mit in dies Bild, daß Rußland immerhin noch über einen Überfluß an aktiven politischen Interessen verfügt, der in diesem Augenblick ganz dem Osten gehört. In den west- und zentralasiatischen Staaten, die Rußland und England scheiden, wird es sehr lebendig. Zunächst hat

Die Verstopfung des Ruhrgebietes.

Französische Berichte.

Offizieller Optimismus. — Die Hoffnung auf die neuen Sanktionen. — „Wir schreiben jetzt Geschichte.“

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

Paris, 7. Februar.

Die Nachrichten aus dem Ruhrgebiet scheinen in Paris eine erhebliche Verwirrung hervorgebracht zu haben. Nicht nur die Zeitungen widersprechen einander, auch in der Regierung scheinen die Meinungen verschieden zu sein. Offiziell herrscht Optimismus wie diese Bemerkung findet sich in einer französischen Zeitung in den schlußenden Stunden des Krieges. Der Minister de Trocuer hat vor seiner Abreise aus Düsseldorf erklärt, daß er „sehr zufrieden“ sei und mit „vollem Vertrauen“ die Wirkung der neuen Zwangsmaßnahmen erwarte. Die Regierung halte den Besuch des Kanzlers Cuno im belagerten Gebiet „nicht für besonders wichtig“ und wäre auch nicht in der Lage gewesen, ihn verhindern zu können; der Kanzler habe keine befriedigenden Eindrücke erhalten, (1) sondern (dies wurde an „hoher Stelle“ dem Reporter des „Echo de Paris“ erzählt), sondern die Leute, mit denen er gesprochen habe, hätten ihm nicht berichtet, daß der Ruin drohe, wenn nicht bald eine Änderung erfolge. Die Maßnahmen der Franzosen entmutigen die Politik des Widerstandes, die von Berlin aus gepredigt werde. Während diese Rindermärchen „an hoher Stelle“ erzählt werden, erfährt einer der Berichterstatter aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, also dem eigenen Hause des angeblich vollkommen befriedigten Ministers de Trocuer: „Die Lage ist nicht glänzend. Wir können auf unmittelbare Erfolge nicht hoffen. Wenn wir ruhig abwarten und die Geduld nicht verlieren, wird aber der Erfolg nicht ausbleiben.“ Die Reihe des Kanzler wird von Zardien im „Echo National“ als eine „Chiffre für Frankreich“ bezeichnet und ein Dutzend französischer Zeitungen melden, daß der deutsche Widerstand jetzt fester als je organisiert sei und daß der Kanzler mit harter Stegesübersticht nach Berlin zurückgekehrt sei. Die Zustände, die sich angeblich gebildet haben sollen, werden von dem Berichterstatter des „Petit Journal“ und anderen als sehr bedenklich geschildert. Zweihundert Kilometer des Eisenbahnnetzes seien verstopft, Lokomotiven und Bahnen setzen fast an, die Förderung erreichen die Höhe von kleinen Bergen und werden sich immer mehr ins Land aus, weil man die Kohle nicht höher aufstärken wolle, um Selbstentzündungen zu vermeiden. Frankreich erkläre unter Kohlenmangel, aber es fehlt an Wagen und Maschinen, um sie abtransportieren. Die Eisenbahnlinien, die in Betrieb gesetzt sind, funktionieren schlecht. Für eine Fahrt von Düsseldorf nach Mainz braucht der vom französischen Personal geführte Zug dreißig Stunden. Die deutschen Eisenbahner, die

nicht streikten, hinderten mehr, als sie helfen. Die nächste Woche werde entscheiden sein. Dies alles erzählt der Sonderkorrespondent des „Petit Journal“ und es wird zum größten Teil auch von anderen Blättern bestätigt, obwohl einige von ihnen die Sache unter einem Optimismus verdecken, dessen Unbringlichkeit einen sehr verdächtigen Eindruck macht. Was macht es aus, wenn 350 000 Tonnen Kohlen auf den Gleisen stehen und 250 000 Tonnen auf den Feldern liegen? Schreibt der „Matin“, die 100 000 Eisenbahner des General Pavo werden es schon fertig bringen, Maschinen vor die Wagen zu spannen und die Kohlen nach Frankreich zu bringen! Mit solchen Rindereien läßt sich die Besatzung nicht verschleiern, und die Fragestellungen, wie die „Journale Inouïtruelle“ und ähnliche erörtern denn auch, was noch gesehen könne. Als aller Weisheit letzter Schluß werden stets die „Magna Charta“ bezeichnet, die nach dem „Echo de Paris“ in den beriet gemeldeten neuen Ausstreibungen und militärischen Sanktionen bestehen. „Wir schreiben jetzt Geschichte“, sagt das „Echo de Paris“, „nur nicht kleinlich sein. Unsere Beispiele müssen Sully und Napoleon sein!“ Aber selbst diese Wendung auf die Größe der Vergangenheit findet Widerspruch, und zwar gerade in einem Blatt, das sonst keine Beweisen bedenkten kennt, im „Matin“. Hier wird gesagt, die französische Regierung habe kein Interesse daran, vorzeitige gewalttätige Maßnahmen anzuordnen. Sie werde nicht den Fehler begehen, die Millionen Arbeiter zur Obstruktion zu treiben, die vorläufig nur mit halber Dohr (!) auf die Berliner Anordnungen hörten. In diesen Worten zeigt sich die letzte Hoffnung, an der sich die Regierung und die öffentliche Meinung Frankreichs noch halten. Es wird mit einer Spaltung der Parteien in Deutschland geredet. Als die Führer der Opposition gegen die Regierung werden Breiffich und Giffenberg, Robert Schmitt und der Staatssekretär Girsh genannt. Für die Beurteilung der öffentlichen Meinung in Deutschland scheint den Franzosen jetzt die „Kote Fahne“ besonders maßgebend zu sein. Franzosen jetzt die „Kote Fahne“ mitgeteilt werden. Diese Verträge, die der täglich lange Jute mitgeteilt werden. Diese Verträge, das französische Volk zu lächeln, können nicht lange Bestand haben. In politischen Kreisen wird gesagt, daß der tabakiste Block immer stärker werde, der sich der Fortsetzung einer Gewaltpolitik entgegenstellen solle. Die Radikalen wollten, daß verhandelt werden solle und dieser Wunsch werde, wie es heißt, dem Ministerpräsidenten zur Kenntnis gebracht werden. Das ist möglich, aber die Bedeutung dieser Bewegung darf nicht übersehen werden. Bisher haben die Herren Gerriot und Poincaré der Politik Poincarés noch keine großen Schwierigkeiten gemacht. Der „New York Herald“ bringt ein Telegramm seines Berliner Korrespondenten, das eine Befestigung der deutschen Widerstandskraft konstatiert. Die Besetzung von Offenbach und Appenweier habe auch die Pessimisten, die den Widerstand für aussichtslos hielten, davon überzeugt, daß sie jetzt mit der Regierung gegen die Politik Frankreichs zusammenhalten müssen. Der „Glarier“ teilt mit, daß gestern die Vereinigung der Grubenarbeiter Frankreichs beschloßen habe, am 16. Februar die Arbeit niederzulegen, falls ihre Lohnforderungen nicht bis zum 15. Februar bewilligt sind.