Das „Hamburger Echo“ erscheint täglich zweimal, Sonntags u. nach Feiertagen nur einmal. Bezugspreis: wöchentl. 5,60 ℳ, monatl. 24,— ℳ, vorauszahlbar frei ins Haus.
Für Abholer 21,— ℳ.
Redaktion: Fehlandstraße 11, 1. Stock.
Verantwortlicher Redakteur: Paul Bugdahn, Altona.
Expedition: Fehlandstraße 11, Erdgeschoß.
Buchhandlung: Erdgeschoß.
Buchdruckerei-Kontor: Fehlandstraße 11, 1. Stock.

Hamburger Echo

Einzelnummer morgens 40 ℳ, abends sowie Sonn- und Festtags 60 ℳ.

Anzeigen die 6gespaltene Petitzeile 5,60 ℳ.
Arbeitsmarkt u. Familienanzeigen 3,50 ℳ.
Kleine Anzeigen bis 9 Zeilen die Zeile 3,25 ℳ.
Anzeigen-Annahme: Fehlandstraße 11 im Erdgeschoß (bis 7 Uhr abends für den folgenden Tag), in den Filialen (bis 5 Uhr) und in allen Annoncen-Bureaus.
Platz- und Datenvorschriften ohne Verbindlichkeit.

Nr. 15. Dienstag, den 10. Januar 1922 — Morgen-Ausgabe. 36. Jahrgang.

Groß-Hamburg und seine Verkehrsmittel.

Von W. Stein,
Direktor der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft.

I.

Hamburg und seine Nachbargebiete besitzen schon jetzt eine ganze Reihe von öffentlichen Verkehrsmitteln, und zwar neben den Haupteisenbahnen elektrische Schnellbahnen, Straßenbahnen, Dampfschiffe auf Elbe und Alster und Autobusse. In nachstehendem soll kurz dargelegt werden, in welchen Beziehungen die einzelnen Verkehrsmittel zueinander stehen, welche Bedeutung sie haben, welche Schwierigkeiten infolge der jetzigen Landesgrenzen entstanden sind und welche Vorteile durch Schaffung eines Groß-Hamburg erzielt werden können.

Die Haupteisenbahnen sind hauptsächlich in den Jahren 1899 bis 1905 umgestaltet worden in der Weise, daß alle Linien in dem neuen Hauptbahnhof zusammenlaufen und daß eine vier- bis sechsgleisige Stadtbahnstrecke Hamburg mit Altona verbindet, die mit 2 Geleisen ausschließlich dem Stadt- und Vorortsverkehr dient. Der Stadt- und Vorortsverkehr gliedert sich in eine 28 km lange elektrische Schnellbahn Blankenese—Ohlsdorf mit einer noch nicht elektrisierten 5,8 km langen Verlängerung nach dem Alstertal und in die mit Dampf betriebenen Vorortsstrecken nach Harburg (12 km), Friedrichsruh (28 km) und Elmshorn (37 km). Auch die Lübeck-Büchener Bahn läßt Vorortszüge bis Ahrensburg (22 km) verkehren. Die letztgenannten Strecken entbehren jedoch besonderer Geleise für den Vorortsverkehr, so daß ein starrer Fahrplan nicht möglich ist und unliebsame Störungen und Verspätungen nicht selten vorkommen. Der Umfang dieses Verkehrs ist zahlenmäßig nicht genau bekannt, schon deshalb nicht, weil er sich infolge der überaus niedrigen Zeitkartenpreise hauptsächlich im Zeitkartenverkehr abspielt, die Zahl der Fahrten daher nur geschätzt werden kann. Gegenwärtig dürfte der gesamte Stadt- und Vorortsverkehr der Reichsbahn sich auf etwa 140 000 000 Fahrten im Jahre belaufen.

Hamburg besitzt ein seit 1912 immer weiter ausgedehntes Netz elektrischer Hoch- und Untergrundbahnen, dessen einzelne Strecken folgende Betriebslängen aufweisen:

1.	Ringlinie	17,48 km
2.	Zweiglinie Schlump—Hellkamp	2,64 „
3.	Zweiglinie Hauptbahnhof—Rothenburgsort	3,19 „
4.	Zweiglinie Kellinghusenstraße—Ohlsdorf mit Verlängerung nach Ochsenzoll (Langenhorner Bahn)	12,80 „
5.	Zweiglinie Barmbeck—Volksdorf—Groß-Hansdorf (Walddörferbahn)	22,82 „
	zusammen	53,93 km

Die Langenhorner Bahn und die Walddörferbahn werden von der Hochbahngesellschaft auf Rechnung des hamburgischen Staates betrieben, die übrigen Strecken auf eigene Rechnung.

Der gegenwärtige Verkehr beläuft sich für das Gesamtnetz auf etwa 54 Millionen Fahrten jährlich. Der Verkehr war in früheren Jahren, als die unwirtschaftlichen Zeitkartentarife der Reichsbahn sich im Wettbewerb weniger geltend machten, vergleichsweise stärker.

Das hamburgische Straßenbahnnetz hat insgesamt 205 km Streckenlänge, von denen rund 190 km der Hochbahngesellschaft gehören, während der Rest auf die Hamburg-Altonaer Centralbahn entfällt, die aber Ende 1922 von der Hochbahn gleichfalls übernommen werden wird. Das jetzige Straßenbahnnetz der Hochbahn bildete bis zur Verschmelzung im Jahre 1918 ein selbständiges Unternehmen unter dem Namen Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg. Die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, die im Jahre 1880 gegründet war, hatte sich schnell durch Uebernahme mehrerer früher selbständiger kleinerer Netze erweitert, und zwar:

1. der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg (1881),
2. der Vassonschen und Soltauschen Omnibuslinien (1889),
3. der Großen Hamburg-Altonaer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (1891),
4. der Hamburg-Altonaer Trambahn-Gesellschaft (1899).

Ursprünglich ein rein hamburgisches Unternehmen, hat sie sich auf diese Weise über die hamburgische Grenze hinaus ausgedehnt und überdies auch selbst mehrere Strecken ins preußische Gebiet gebaut. Von ihren 378 km Gleisen liegen 114,5 km auf preußischem Gebiet, davon 48,3 km in Altona. Nicht weniger als 12 Konzessionsverträge mit den verschiedensten Ablauffristen und Bedingungen sind gegenwärtig in Kraft, so daß sich hieraus eine sehr verwickelte Vertrags- und Rechtslage ergibt, zumal da die Gesetzgebungen über Straßenbahnen in Hamburg und Preußen völlig voneinander verschieden sind.

Der jährliche Straßenbahnverkehr der Hochbahngesellschaft beläuft sich zurzeit auf etwa 165 Millionen Fahrten, derjenige der Centralbahngesellschaft auf 13,6 Millionen Fahrgäste.

An Klein- und Nebenbahnen — abgesehen von reinen Industriebahnen — bestehen folgende Netze:

1. Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn nebst Industriebahn Tiefstack—Billwärder, Vierländerbahn und Marschbahn (im Betrieb 41,8 km),
2. Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn-Gesellschaft (67 km),
3. Süd-Stormarnsche Kreisbahn (30,3 km),
4. Kleinbahn Blankenese—Wedel (9,4 km),
5. Elektrische Kleinbahn Altrahlstedt—Volksdorf (12,9 km).

Die jährlichen Verkehrsziffern dieser Bahnen sind verhältnismäßig klein und spielen daher bei der Gesamtziffer des Verkehrs von Groß-Hamburg nur eine vergleichsweise untergeordnete Rolle.

Die Personendampfschiffahrt auf der Elbe läßt sich unterscheiden in:

1. Hafen- und Arbeiterverkehr,
2. Allgemeiner und Marktverkehr mit den ober- und unterelbischen Stationen,
3. Vergnügungsverkehr.

Der Verkehr ruht in den Händen der dem hamburgischen Staate gehörigen Hafen-Dampfschiffahrt-Aktiengesellschaft und mehrerer kleinerer Unternehmungen, die hauptsächlich den unterelbischen Verkehr pflegen. Der Gesamtumfang des Elbverkehrs dürfte sich zurzeit auf etwa 20 Millionen Personen jährlich belaufen.

Die Dampfschiffahrt auf der Alster ist infolge der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse gegen früher zurückgegangen. Im Betriebe sind zurzeit eine Hauptlinie Jungfernstieg—Mühlenkamp (3,2 km), eine Querfähre (0,3 km) und Sonntags eine Linie nach Winterhude (5,5 km). Der Jahresverkehr beläuft sich zurzeit auf rund 2,4 Millionen Fahrten.

Die Hochbahngesellschaft hat neuerdings (seit dem 5. Dezember 1921) auch eine Kraftwagenlinie Schlump—Landwehr (6,7 km) eröffnet. Der Verkehrsumfang läßt sich noch nicht übersehen, er tritt naturgemäß gegen die Straßen- und Hochbahn einstweilen zurück.

Alles in allem kann der groß-hamburgische Orts- und Vorortsverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu Wasser und zu Lande auf etwa 390 Millionen Fahrten geschätzt werden.

Von den genannten Verkehrsmitteln beschränken sich die Hoch- und Untergrundbahn und die Alsterschiffahrt sowie die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn im wesentlichen auf hamburgisches Gebiet. Nur die Walddörferbahn durchquert preußische Gebietsteile zwischen den einzelnen hamburgischen Enklaven. Die Altona-Kaltenkirchener Bahn liegt ganz in Preußen, ebenso die Süd-Stormarnsche Kreisbahn — abgesehen von der Einführung in den Bahnhof Billwärder — und die Bahn Blankenese—Wedel. Alle übrigen Verkehrsmittel, insbesondere die Straßenbahnen und die Stadt- und Vorortsbahnen verbinden hamburgische und preußische Gebietsteile.

Am wenigsten nachteilig hat sich die Ueberschreitung der Landesgrenzen bei den reichseigenen Stadt- und Vorortsbahnen und bei der Elbschiffahrt erwiesen. Die Stadt- und Vorortsbahnen wurden von der früheren preußischen Verwaltung technisch und tarifarisch mit bedeutenden Zuschüssen ausgestaltet, um den berührten preußischen Landesteilen eine gute und billige Verbindung mit Hamburg zu sichern, mit dem Erfolge, daß Hamburger in großer Zahl sich auf preußischem Gebiet ansiedelten. Seit Uebernahme der Bahnen durch das Reich hat sich hieran zunächst nichts geändert. Es zeigt sich jedoch mehr und mehr, daß die übermäßig niedrigen Tarife eine solche Werbekraft für den Verkehr ausüben, daß die Bahnanlagen, obwohl im Ortsverkehr völlig unrentabel, dennoch nicht mehr ausreichen. Die Aussicht, daß das Reich große Summen aufwenden werde, um dem gesteigerten Bedürfnis durch Neubauten zu entsprechen, erscheint gering; jedenfalls kann das Reich kein ausgeprägtes Interesse an Erweiterungen dieser Art haben, was sich bereits bei der unvermeidlich gewordenen Elektrisierung der Alstertalbahn gezeigt hat, deren Kosten überwiegend den preußischen Gemeinden und der Provinz zur Last fallen werden. Unter diesen Umständen wird man bei der weiteren Ausgestaltung des groß-hamburgischen Verkehrs auf die Reichsbahn nicht allzu sehr rechnen dürfen.

Daß bei der Elbeschiffahrt die Landesgrenzen keine erhebliche Rolle spielen, liegt in der Natur des Verkehrs begründet. Abgesehen vom eigentlichen Arbeiterverkehr, auf den noch zurückzukommen sein wird, besteht schon wegen der beschränkten Verkehrsmöglichkeiten keinerlei Aussicht, die Verkehrsfragen von Groß-Hamburg auf dem Wege des Elbverkehrs in wesentlichen Teilen zu lösen.

Die hamburgische Hoch- und Untergrundbahn ist entstanden, weil es sich beim Umbau der Haupteisenbahnanlagen als unmöglich erwies, die preußische Staatsbahn zur Erfüllung aller hamburgischen Schnellverkehrswünsche heranzuziehen. Es ist daher ohne weiteres verständlich, daß diese Bahnanlagen rein hamburgischen Verkehrsinteressen dienen und daß sich das Hochbahnnetz der bestehenden Form des hamburgischen Gebietes auf das genaueste anpaßt. Es hat sich bisher auch noch nicht andeutungsweise die Möglichkeit gefunden, das Netz auf Altona, Wandsbek, Wilhelmsburg, Harburg oder andere ländliche Nachbargemeinden auszudehnen, weil diese Gemeinden nicht daran denken können, die erforderlichen Zuschüsse zu den hohen Bahnbaukosten zu leisten.

Anderseits darf nicht verkannt werden, daß die elektrischen Schnellbahnen mit eigenem Bahnkörper das wichtigste Mittel darstellen, den großstädtischen Verkehr auf neuen Wegen wesentlich zu erweitern und daß sie den künftigen Verkehrszuwachs daher größtenteils übernehmen müssen. Aber auch sie können, wenn sie den Verkehr, so wie er sich bildet, richtig bedienen wollen, nicht in unbegrenzter Zahl in den Stadtplan eingezeichnet werden. Die örtlichen und räumlichen Verhältnisse, vor allem die Rücksicht auf die Wasserläufe, gestatten vielmehr im dicht ausgebauten Stadtbezirk nur die Anlagen bestimmter, in voller Kenntnis der Verhältnisse festzusetzender Linien. Es kommt also darauf an, diese Möglichkeiten klarzustellen und ihnen zugleich die Aufgaben zuzuweisen, die ihre Verlängerungen in die Außenbezirke zu erfüllen haben unter vorsichtiger Beschränkung der Zahl der Abzweigungen und unter steter Beobachtung der Betriebsmöglichkeiten, wozu auch die richtige Wahl der Zugbildungsstationen und der Abstellbahnhöfe gehört. Die Außenlinien müssen im Zusammenhang mit den Stadterweiterungsplänen so festgelegt werden, daß der Grunderwerb nicht zu teuer und die Zahl der Kunstbauten nicht zu groß wird. Kurz, man muß, wenn man sich nicht wichtige Verkehrsmöglichkeiten für alle Zukunft verbauen will, zu rechter Zeit, das heißt sobald wie möglich, einen Generalplan für ein künftiges Schnellbahnnetz aufstellen.

Die Hochbahngesellschaft arbeitet hieran seit Jahren im Verein mit den hamburgischen Behörden. Irgendeine endgültige Lösung dieser Aufgabe hat sich aber als unmöglich herausgestellt, solange nicht die politischen Vorbedingungen erfüllt sind, das heißt, solange man nicht weiß, welche Gebiete sich künftig so zu Hamburg rechnen werden, daß sie gleichzeitig an den Vorteilen und Lasten der neuen Verkehrswege teilnehmen können. Der in die fernere Zukunft blickende Verkehrstechniker muß daher eine baldige und endgültige Entscheidung über die Grenzen Groß-Hamburgs fordern.

Vorbereitung eines europäischen Völkerbundes.

Die militärische Sicherung des Friedens.

Ein Defensivbündnis — gegen wen?

Der Sonderberichterstatter der „Times“ in Cannes meldet über die Beratungen zwischen Lloyd George und Briand, die Minister gäben jetzt zu verstehen, daß es für die Konferenz in Cannes augenblicklich vor allem darauf ankomme, auf fester und breiter Grundlage ein Uebereinkommen zwischen Frankreich und England zu schaffen, das es beiden Ländern ermögliche, gewissermaßen durch den Frieden der Stabilität Europas weiter Unterstützung zu verleihen. Die Frage der Reparationen, so wichtig sie sei, und auch die Konferenz von Genua seien für den Augenblick von geringerer Bedeutung. Es sei klar, daß das englisch-französische Uebereinkommen nicht nur Frankreich militärisch sicherstellen müsse gegen einen etwaigen deutschen Uebergriff, es müsse auch England verpflichten, die Grenze der östlichen, südöstlichen und mittleren europäischen Staaten gemeinsam mit Frankreich allein zu garantieren. Alle Garantien müßten gegenseitig sein und müßten England wenigstens die maritimen Sicherheiten gewähren, die es brauche. Es werde vielleicht möglich sein, mit dem englisch-französischen Uebereinkommen einen umfassenderen Vertrag zu verbinden, der sich auf die Gebiete der europäischen Nationen in dieser Hinsicht ebenso beziehe, wie in Washington das abgeschlossene Viermächte-Abkommen auf die Beziehungen der Vertragsteilnehmer im Stillen Ozean. Ein solcher Vertrag bedeute tatsächlich ein Defensivbündnis der europäischen Staaten. Die wirtschaftlichen Auswirkungen eines solchen Vertrages würden groß sein und sich wahrscheinlich nicht auf Europa beschränken.

*

Amerika verlangt Abrüstung!

Nach einer Meldung der „Chicago Tribune“ aus Washington wurde offiziell mitgeteilt, daß eine Einladung der Vereinigten Staaten zur Konferenz in Genua durch Vermittlung des Botschafters Harvey eingegangen sei. Harding und Hughes würden am Montag oder Dienstag beraten und in Kürze werde sich auch das Kabinett mit dieser Angelegenheit befassen. Die in Washington verbreitete Ansicht gehe dahin, daß die Haltung Amerikas gegenüber der geplanten Konferenz in der letzten Botschaft Hardings an den Kongreß bereits festgelegt sei. Die Rede Briands auf der Abrüstungskonferenz über die Notwendigkeit für Frankreich, eine große Armee zu unterhalten, habe allmählich die Herausbildung der Pläne der amerikanischen Regierung, Europa zu unterstützen, merklich verlangsamt. Nach dieser Ansicht sei es für die Vereinigten Staaten nutzlos, mit den verschiedenen künstlichen Heilmitteln, die für die Besserung der europäischen Verhältnisse vorgeschlagen wurden, weitere Versuche zu machen, falls nicht die Ursache des gegenwärtigen wirtschaftlichen Daniederliegens beseitigt werde. Der wirtschaftliche Wiederaufbau Europas würde nach der Meinung der in Betracht kommenden Persönlichkeiten, die augenscheinlich für die Regierung sprechen, sich rasch einstellen, wenn Frankreich und die andern Nationen ihre Streitkräfte vermindern und wenn die Reparationsforderungen der Alliierten abgeändert würden. Nachdem nun die offizielle Einladung zur Konferenz in Genua einlief, würde Harvey wahrscheinlich Cannes in diesem Sinne instruieren.

*

Der Umschwung in Frankreich.

Ueber den Beschluß des Obersten Rates, deutsche Delegierte nach Paris beziehungsweise nach Cannes einzuladen, schreibt der „Temps“: Man müsse die Nervosität den Schwachen überlassen. Frankreich habe ein mächtiges Heer und halte das linke Rheinufer besetzt. Solle man zittern, weil der Oberste Rat sich entschloß, Vertreter des Deutschen Reiches einzuladen? Man könne nur sagen, daß die Frage der deutschen Zahlungen anders hätte geprüft werden können. Aber der Vertrag sehe doch eine Prozedur vor, um die Zahlungsfristen zu verlängern und die Zahlungsmodalitäten abzuändern; die Reparationskommission hätte diese Angelegenheit durchführen sollen. Vor ihr hätten die deutschen Vertreter gehört werden müssen. Aber die alliierten Regierungen hätten sich zur Durchführung dieser Bedingungen einig sein müssen. Bevor die deutschen Vertreter angehört würden, solle man wissen, was man ihnen sagen wolle. Wenn man diese elementare Vorsichtsmaßnahme nicht ergreife, werde man in ein Chaos verfallen. Aber die Nachrichten aus Cannes kündigten ja an, daß solche Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden sollen.

Der Sonderberichterstatter des „Echo de Paris“ sagt, die französischen Vertreter erhoben keinen Widerstand gegen die Tatsache der Einladung deutscher Delegierter, sondern begnügten sich damit, eine Konzession in der Formfrage zu verlangen. Der „Gaulois“ erklärt, die deutschen Delegierten seien zum — Nachtisch nach Cannes eingeladen worden.

*

Grundsätzlich scheint danach der bisher von Frankreich gegen die Zulassung deutscher Vertreter zu den internationalen Konferenzen geleistete Widerstand aufgegeben zu sein. Man bereitet mit den „Vorsichtsmaßregeln“ und wie man die Formalitäten, die zur Bedingung gemacht wurden, sonst noch nennen mag, lediglich das Pariser Publikum auf den Umschwung vor, den nun auch das französische Kabinett wohl oder übel mitmachen muß. Es darf dabei angenommen werden, daß Männer wie Loucheur und Briand die Notwendigkeit einer solchen Schwenkung längst eingesehen hatten, aber in Rücksicht auf ihre nationalistische Parlamentsmehrheit zur Beobachtung einer gewissen unversöhnlichen Haltung gezwungen waren. Nationalistische Blätter wie „Journal“ usw. toben natürlich gegen den Beschluß der Konferenz.

Rathenaus Bericht.

WTB. Berlin, 9. Januar.

Rathenau erstattete heute vormittag in längerer Besprechung dem Reichspräsidenten Bericht über seine Pariser Verhandlungen.

Montag mittag hielt das Reichskabinett eine Sitzung ab, an der der Führer der deutschen Delegation für Cannes, Rathenau, teilnahm. In der Sitzung wurden, den Blättern zufolge, nochmals die Vollmachten erörtert, die den deutschen Delegierten für die Konferenz erteilt werden sollen. Die Abfahrt der Delegierten nach Paris erfolgte nachmittags um 2 Uhr. Sie begeben sich wahrscheinlich von dort heute Nacht nach Cannes, wo sie voraussichtlich am Mittwoch eintreffen.

*

Verlegung der Reparationskommission nach Berlin?

WTB. Cannes, 9. Januar. Vormittags 10½ Uhr besprachen die mit der Reparationsfrage betrauten Minister die Garantien, die von Deutschland zur Gesundung seiner Finanzen verlangt werden sollen. Sie kamen in den meisten Punkten zu einer Verständigung und stellten einige weitere zurück, um das Eintreffen der deutschen Abordnung abzuwarten. Die Aussprache bezog sich hauptsächlich auf die Verlegung des Garantieausschusses nach Berlin, die von Frankreich gefordert wird. Die britische Abordnung war der Ansicht, daß die Reparationskommission selbst in Berlin tagen sollte, um einen Dualismus der beiden Organisationen, sowie die beträchtlichen Kosten, die daraus entstehen würden, zu vermeiden. Eine Entschließung wurde in dieser Angelegenheit noch nicht gefaßt. Um 3 Uhr fand unter dem Vorsitz Loucheurs eine Zusammenkunft der Minister statt, die in Paris das europäische Konsortium vorbereiteten und beauftragt sind, das Programm der Konferenz von Genua vorzubereiten. Um 4 Uhr findet eine weitere Zusammenkunft der Minister, die an den deutschen Barzahlungen von 1922 besonders interessiert sind, statt. Für 6 Uhr ist eine Sitzung des Obersten Rates angesetzt.

Die Versorgung der Presse mit Druckpapier.

Im Reichsverkehrsministerium fand am Sonntag auf Veranlassung der Vereinigung großstädtischer Zeitungsverleger eine Besprechung über die Sicherung der Presse mit Zeitungspapier statt. An den Beratungen nahmen der Reichskohlenkommissar, Vertreter des Reichswirtschaftsministeriums, des Verbandes deutscher Druckpapierfabriken und der Vereinigung großstädtischer Zeitungsverleger e. V. unter dem Vorsitz des Geheimrats Wehrauch in eingehender Aussprache über die augenblickliche Lage in der Versorgung der Zeitungen teil. Der Vorsitzende gab im Auftrage des Ministers bekannt, daß vom Reichsverkehrsministerium aus die nachgeordneten Stellen angewiesen seien: 1. Unter allen Umständen die nötige Zahl an Waggons zum Transport von Zeitungsdruckpapier zur Verfügung zu stellen, 2. daß im Notfalle unbedingt Zeitungsdruckpapier in Eilgüterzügen zu befördern sei, 3. daß eine telegraphische Vormeldung an die Empfangsstationen stattfinden solle. Ferner gab der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums der Bereitwilligkeit Ausdruck, den Eisenbahndirektionen zu empfehlen, im Falle der Verhängung von Sperren eine Ausnahme für Zeitungsdruckpapier eintreten zu lassen. Der Vorsitzende wies besonders auf die Bevorratung von Zeitungsdruckpapier an die Verbrauchzentren hin und stellte dabei die Beihilfe des Reichsverkehrsministeriums in bezug auf die Stellung von Waggons in Aussicht. Außerdem sagte er die Stellung von Sonderwagen zu, um den Verkehr zwischen den Zellstoffabriken und den Druckpapierfabriken sicherzustellen.

Die Lösung der Helgolandfrage.

Vor einiger Zeit hatten die Bewohner der Insel Helgoland der Regierung und den Parlamenten im Reich und in Preußen eine Denkschrift überreicht, um die zwischen der Regierung und der Insel schwebenden Differenzen zu beseitigen. Inzwischen haben die Regierungsstellen, wie die „Vossische Zeitung“ mitteilt, in der Sache soweit vorgearbeitet, daß voraussichtlich schon Ende Januar in Altona eine Zusammenkunft von Regierungsvertretern mit den Vertretern der Helgoländer stattfinden wird. Als wichtigstes Ergebnis bringen die Vermittler in die Besprechung einen Regierungsvorschlag mit, den Helgoländern für das Jahr 1920 einen Steuererlaß in gewissem Umfange zu gewähren. Die Helgoländer rechnen mit weitgehenden Vergünstigungen, da die Sturmfluten im Oktober und Dezember des vergangenen Jahres auf der Insel einen Schaden von weit über einer Million Mark angerichtet haben, den allein zu tragen die Insel und ihre Bewohner sich außerstande sehen.

Zurückgewiesener Einspruch gegen die Besoldungsordnung. Der amtliche preußische Pressedienst teilt mit: Das Reichsschiedsgericht wies den Einspruch des Reichsfinanzministers gegen die Eingruppierung der Gewerbe- und Handelslehrer und der Handelslehrerinnen zurück.

Die neuen Forderungen der Beamten. Gestern traten die Finanzminister der Länder im Reichsfinanzministerium zusammen, um über die Forderungen der Beamten zu verhandeln. Heute (Dienstag) werden die Besprechungen zwischen der Regierung und den Vertretern der Beamten und Staatsarbeiter im Reichsfinanzministerium fortgesetzt.

Ein Manifest der USP.

Halb so, halb so.

Dem unabhängigen Parteitag in Leipzig wurde ein Manifest vorgelegt, in dem es unter anderem heißt:

Das mangelhafte Selbstvertrauen und der fehlende revolutionäre Wille im rechtssozialistischen Lager verschärften die Zersplitterung der Arbeiterklassen und führte zu einem Erstarken der Konterrevolution. Eine verhängnisvolle Wirkung wurde ausgelöst durch die von der Moskauer kommunistischen Internationale ausgehenden Politik der Haltung der politischen und gewerkschaftlichen Kampfesorganisation des Proletariats und die von der gleichen Stelle ausgehende planlose Putschtaktik, die der Arbeiterklasse schwere Wunden schlug.

Die Unabhängige Sozialdemokratische Partei, die sich erneut zu den Grundsätzen der in Leipzig und Halle gefaßten Beschlüsse bekennt, gewinnt aus den Ereignissen des letzten Jahres wiederum die Ueberzeugung, daß auf diesem Weg die proletarischen Massen zusammenzuführen sind und der Sieg der Arbeiterklasse zu verwirklichen ist. Gegenüber dem System des Kapitalismus, das in seiner Konsequenz zu immer schärferer Ausbeutung, verschärften Angriffen auf eine sozialpolitische Errungenschaft, zu unerträglicher Belastung aller nicht besitzenden Schichten führt, muß deshalb die schärfste Kampfesstellung eingenommen werden. Wenn die Unabhängige Sozialdemokratische Partei ihre klare Klassenkampfpolitik fortsetzt, ermöglicht sie den baldigen Zusammenschluß aller Arbeiterparteien für den siegreichen Endkampf des Proletariats. Der Klassenkampf muß geführt werden mit allen aus der jeweiligen Situation sich ergebenden Forderungen und Reformen. Im Gegensatz zu den Sozialreformisten sieht die USPD. den Wert der Reform darin, die Arbeiterklassen in ihrem Kampf für die sozialistische Umwälzung zu stärken. Von den Putschisten trennt uns dabei die Erkenntnis, daß die Kampfmittel den jeweiligen Verhältnissen der Klassen angepaßt sein müssen. In Deutschland ist bei der Stärke des Proletariats die Erringung und Behauptung der Macht durch die Arbeiterschaft die oberste Aufgabe.

Von den vorstehenden Grundsätzen ausgehend, stellt die USPD. die wirtschaftlichen und sozialpolitischen Kampfmittel in den Vordergrund:

1. Fortführung der sozialen Gesetzgebung.
2. Bekämpfung jeder Verlängerung der Arbeitszeit.
3. Ablehnung jeder Beschränkung der Koalitionsfreiheit und des Streikrechts.
4. Erweiterung der Rechte der Betriebsräte.
5. Verwirklichung der Grundsätze, daß der Staat die Pflicht zur Erhaltung bedürftiger arbeitsunfähiger oder erwerbsloser Mitglieder hat.
6. Schaffung eines einheitlichen Arbeitsrechts.

Die von der Regierung vorgelegten Steuerentwürfe erreichen das Ziel der Reichsfinanzen nicht und widersprechen den Interessen der Arbeiterklassen. Die USPD. lehnt jede weitere Belastung der Arbeiterklassen ab und bekämpft auf das entschiedenste neue indirekte und Verbrauchssteuern. Wir fordern weiter unverzügliche Einziehung aller rückständigen Einkommen- und Vermögenssteuern der besitzenden Klassen für die Jahre 1919, 1920 und 1921, Erhebung der letzten zwei Drittel des Reichsnotopfers, schärfere Besteuerung der Spekulationsgewinne, insbesondere der Gratisaktien und Erhöhung der Ausfuhrabgaben zur Erfassung der Valutagewinne, verschärfte Erfassung der Auslandsdevisen durch wirksame Kontrolle der Ausfuhrhandelsstellen. Die USP. erhebt von neuem mit allem Nachdruck die Forderung nach Sozialisierung der Schlüsselindustrie, insbesondere des Kohlenbergbaues. Der Parteitag betont mit allem Nachdruck, daß diese Forderungen zur Grundlage des gemeinsamen proletarischen Kampfes gemacht werden müssen. Dieser Kampf müsse zum verheißungsvollen Ausgangspunkt der einheitlichen Kampfesfront werden, die sich im gemeinsamen Ringen bildet und zur dauernden Einigung des Proletariats führt. Diese Einigung mit allen Kräften anzustreben und durchzusetzen, ist eine der bedeutungsvollsten Aufgaben der USP. Die Zusammenfassung der Presse ist nicht nur für Deutschland zu erstreben. Der Endsieg der Sozialdemokratie kann nur international errungen werden. Dazu bedarf es der Ueberwindung der Zersplitterung innerhalb der internationalen Arbeiterschaft, der Zusammenführung aller proletarischen sozialistischen Kräfte der Welt auf dem Boden des revolutionären Kampfes.

Der Parteitag der USPD. heißt daher die im Februar 1921 auf der Konferenz der internationalen Arbeitsgemeinschaft in Wien gefaßten Beschlüsse gut und beschließt:

Die USPD. bestätigt den Anschluß an die Internationale Arbeitsgemeinschaft sozialistischer Parteien und verpflichtet sich, für die gefaßten Beschlüsse mit aller Kraft einzutreten.“

*

Wenn der unabhängige Parteitag diesem Manifest zustimmt, gibt er damit nur zu erkennen, daß er auf halbem Wege stehen bleiben will. Das Manifest redet viel von der Einigung des Proletariats, aber nur, um das Festhalten an der Eigenbrödelei damit zu vertuschen. Was es von dem Gegensatz in der Frage der Reformen sagt, ist vollkommener Unsinn, denn der Wert aller Reformen, um die wir kämpften, bestand für uns immer nur darin, daß sie die Arbeiterklasse im Kampfe stärken sollten. Auch sonst schmückt sich das unabhängige Manifest nur mit den Federn der alten Sozialdemokratie. Seine Forderungen enthalten absolut nichts, was nicht geistiges Eigentum der SPD. wäre. So hinkt die USP. heute tatsächlich nur noch hinter der alten Partei her, der sie „fehlenden revolutionären Willen“ vorwirft, ohne ihn selbst zu haben. Wenn sie ihren revolutionären Willen beweisen wollte, hätte sie doch mit neuen kühneren Forderungen vorangehen müssen. Doch davor schreckt sie wiederum zurück, weil sie als gebranntes Kind auch die Gemeinschaft mit den Kommunisten scheut. Bleibt also ihr Sitz zwischen den zwei Stühlen, zwischen zweiter und dritter Internationale. Auf diese Weise kommt das Proletariat ganz sicher nicht zu einmütiger Kraftentfaltung.

Hamburger Börse am 9. Januar.

Die rückläufige Bewegung der Devisenkurse geht weiter. Die Schwankungen, die sie heute vor und während der Börse durchmachten, werden daran vorläufig nichts ändern. Die Besserung der Mark scheint im wesentlichen vom Auslande auszugehen. Hiesige Börsen zeigen eine gewisse Unsicherheit im Handel.

Der Dollar wurde heute früh zu 175 angeboten und fiel auf 170 und kurz vor der Börse sogar auf 165. In dieser ungefähren Höhe blieb er stehen.

Die Wertpapierbörse zeigte im allgemeinen eine mäßige Abschwächung. Kalipapiere zogen im Preise sogar an. Umsätze waren klein.

Hamburger amtliche Notierungen: Holland 6205 (am Sonnabend 6880). England 716¼ (753). New York 168¾ (186¾). Dänemark 3380 (3695). Frankreich 1382½ (1502½).