Die Krisis wandert

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **11 (1921)**

Heft 16

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-638250

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

reich, aber auch für die iberischen Staaten, von größtem Werte sein könnte. Dies ganz besonders, wenn einmal die großzügigen Eisenbahnpläne für Afrika, die nicht nur die Schienenverbindung Kap—Kairo, sondern auch eine mit diesem Strang wetteifernde französische Linie an der Westküste und ostwestliche Verbindungen dieser Riesenbahnen umfassen, zur Wirklichkeit geworden sind.

Das letzte Tunnelglied des Erdschienengürtels ist der Beringtunnel, der etwa doppelt so lang wäre, wie der unter der Gibraltarstraße, dessen Ausführung aber durch Benützung der beiden auf dem Wege liegenden Inseln wesentlich erleichtert würde. Voraussetzung seiner Inangriffnahme ist der weitere Ausbau des schon weit gediehenen kanadisch-alaskischen Bahnsystems und einer Zweiglinie der transsibirischen Bahn — wahrscheinlich vom Baikalsee aus — durch Ostsibirien und Kamtschatka. „Der ganze Plan einer asiatisch-amerikanischen Eisenbahnverbindung zeigt nicht einen einzigen Zug, der heute unwahrscheinlicher aussähe, als unser Bahnsystem in Alaska konservativen Geistern erschienen wäre, damals, als wir zum erstenmal von einer Goldgrube am Klondike hörten."

Zweifellos wird in Zukunft der Eisenbahnbau einen ungeheuren Aufschwung nehmen. Außer den schon erwähnten Bedürfnissen der neuen mitteleuropäischen Staaten und den großartigen panamerikanischen und afrikanischen Plänen kommen Rußland und Sibirien, wo nach nordamerikanischem Muster dem Grundsatz gemäß zu bauen ist, daß die Anlage von Schienensträngen eine Besiedelung nach sich zieht, und vor allem China mit seinen 400 Millionen Einwohnern in Betracht. Mindestens 50,000, vielleicht 100,000 Meilen Eisenbahn werden nach dem Urteil von Sachverständigen in dem nächsten Vierteljahrhundert in China gebaut werden.

Und woher sollen Kohlen und Heizstoff für dieses gewaltige Verkehrsadernetz kommen? Wie soll Deutschland, eines Teiles seiner Bodenschätze beraubt, und zur Lieferung riesiger Kohlenmengen auf viele Jahre verpflichtet, seinen Bahnbedarf decken? Womit soll das kohlen- und kapitalarme Italien seine Lokomotiven speisen? Auch hier hat die Kriegsnot eine Tugend geboren oder doch gefördert: Der Schlachtruf in diesem industriellen Daseinskampfe wird lauten: Elektrisierung des Bahnbetriebes und schleunige Nutzbarmachung der noch brachliegenden Wasserkräfte!

Die Krisis wandert.

Der Streik der englischen Grubenarbeiter ist nicht zum Generalstreik geworden; die Aktion der wilden und organisierten Kommunisten zeigte sich bloß in sporadischen Erscheinungen; das englische Militäraufgebot durfte Gewehr bei Fuß stillstehen; die Grubenbesitzer haben ihre Gewinnlisten bei den Ministern nicht durchgesetzt, noch weniger die Arbeiterführer ihren nationalen Einheitslohn; das Unternehmen der Führer Cramp und Thomas, die Transportarbeiter und die Eisenbahner in den Streik treten zu lassen, scheiterte an der Weigerung verschiedener Vereine, ungefragt am Streik teilzunehmen, und an der Unsicherheit der Führer selbst, die genau die Lage kannten und kaum etwas anderes bezweckt haben, als die Taktik der Drohungen bis zum äußersten zu treiben; vor der Taktik der Taten schreckten sie beim ersten Schritt zurück. Zweimal wurde der Streik beider Verbände erklärt, zweimal die Erklärung des Streiks zurückgenommen.

Aber Hodges, der Sekretär der Grubenleute, der als Einsichtiger einem radikalisierten Verbande vorsteht, hatte schwerere Entschlüsse zu fassen! Die Avantgarde der Miner in Süd-Wales und die graue Masse der Schotten haben größeren Einfluß als die Gruppen in den Midlands und in Yorkshire, und der tiefeingefressene Haß gegen die wenigen Besitzer der unterirdischen Werke, wo sie zu Zehntausenden um ihren Lohn schaffen, läßt sie nicht ruhen. Sie verlangen Verstaatlichung der Gruben, Enteignung der Besitzer, und jeder ihrer Vorschläge führt auf dieses Ziel hin. Sie behaupten, zu ihren Lohnherren in einem ganz andern Verhältnis zu stehen als die Arbeiter einer kleinen Fabrik und geben ihren Willen kund, der Nation zu einem gerechten Lohn Kohle zu fördern, aber nicht den Besitzern; sie wollen die Vorbereitung der Sozialisierung durch die Einheitsverwaltung, welche mit dem Einheitslohn verbunden wäre, erzwingen. Aber Hodges, der die Stimmung des Parlamentes kannte, die Festigkeit der Regierung, die Vorbereitungen der Wehrmacht sah, der mit den Parlamentsfraktionen aller Richtungen konferierte und die Ueberzeugung gewonnen hatte, daß nur die wohlwollenden Vorschläge der Regierung die Grubenleute aus ihrer verfahrenen Situation hinausführen könne, entschloß sich auf eigene Faust, gegenüber der Regierung die politischen Forderungen fallen zu lassen. Die Führer der Eisenbahner und Transportarbeiter standen hinter ihm, als er im Unity House vor den versammelten Delegierten der Tripelallianz seine Handlung erklärte und gegenüber den wilden Angriffen der Radikalen verteidigte; man kann sagen, ihre Haltung habe seine Handlung veranlaßt; jedenfalls bewirkte die Versammlung vom 15. April, daß die beiden verbündeten Organisationen in der gleichen Stunde den Streikbefehl telegraphisch widerriefen, zum zweiten und letzten Mal. Von da an waren die Aussichten der Grubenleute zu Ende.

Es gelten nun für die Verhandlungen die Vorschläge der Regierung: statt nationaler Löhne will die Regierung Distriktlöhne; Hintergedanke: die Aktion der Arbeiter zu zersplittern; die Lohnzahlungen sollen vor allen Gewinnauszahlungen erfolgen. Der Beschluß hat einen Haken: Schlecht rentierende Gruben werden bei tiefen Kohlenpreisen ihre Arbeiter trotz der Bestimmung verhungern lassen. Für die Lohnbestimmung soll freilich eine mögliche Verbesserung der betreffenden Gruben berücksichtigt, der Lohn also nach einer künftigen Rendite berechnet werden. Da liegt aber ein neuer Haken: Wer trägt die Kosten der Verbesserung? „Zusammenwirken von Besitzern und Arbeitern zu diesem Zwecke", besagt viel und besagt wenig. Daß die Regierung beiden Parteien finanzielle Unterstützung zusagt, befriedigt wieder nur halb. Das Land wird sie aufbringen müssen, dasselbe Land, das sich der Grubenverstaatlichung der Kosten wegen widersetzt.

So nähert sich in England dank dem großen Minerstreik die Krisis beschleunigt ihrem Ende; die Absicht der Besitzer, die Löhne zu reduzieren und die Tat der Streikenden bewirken also das gleiche; ist schließlich England so weit, daß seine Massen wieder Arbeit haben, so wird die Krisis weiter gewandert sein auf den Kontinent hinüber. Frankreich, dessen Exportziffern in zwei Friedensjahren um Hunderte von Prozenten gestiegen sind, kommt aus der steigenden Arbeitslosigkeit nicht heraus; Deutschland, dessen tiefe Valuta seit vielen Monaten wie eine Schutzschale gegen die Export- und Absatznot gewirkt hatte, wird durch die als Sanktionen verkleideten englischen Schutzzölle und die neuen Rheinzölle, die nichts anderes als französische Schutzzölle sind, in die Krisis hineingetrieben. In diesen beiden Ländern wird die Kampfwelle zunächst Halt machen.

Ein Umstand verschlimmert die Lage: Das französische Budget verlangt aufs dringendste die Eintreibung der deutschen Schulden, und nach den Kammerreden in Paris, vor allem Briands, kann niemand daran zweifeln, daß die Besetzung des Ruhrgebietes nach dem 1. Mai erfolgen wird, wenn kein Neutraler vermittelt. Diese Vermittlung hat fast mehr noch wirtschaftliche als politische Bedeutung; denn wenn das Ruhrgebiet besetzt wird, so erfolgt in Deutschland ein Zusammenbruch des Wirtschaftslebens, der keinen Vergleich hat, Frankreich aber wird, indem es seinen großen Abnehmer vernichtet, in verschärfte Not geraten. -kh-