England

Sozialdemokratischer Pressedienst

Herausgeber und Chefredakteur: Erich Alfringhaus, Berlin
Fernsprecher: Amt Dönhoff 4196/4198

Anschrift für Verlag und Schriftleitung: Berlin SW 61, Belle-Alliance-Platz 8
Drahtanschrift: Sopadienst

Die Herstellung erfolgt im Selbstverlag.
Der Abdruck ist nur auf Grund besonderer Vereinbarung gestattet. Kündigung beiderseits 4 Wochen vor dem Quartalsersten, wenn nichts anderes vereinbart ist. Erfüllungsort für beide Teile ist Berlin.

Berlin, den 19. Februar 1929

Die irakische Pandorabüchse.

(Von unserem Orientkorrespondenten.)

SPD. Bagdad, 19. Febr. (Eig. Bericht)

Die positivste Leistung, die der unter englischer Aegide stehende Mandatsstaat Irak in den zehn Jahren seines Bestehens vollbracht hat. ist ein Rekordverbrauch an Ministerien. Das eben zurückgetretene Kabinett des britischen Parteigängers Sir Abdul Muhsin Bey ist das zwanzigste in diesem Zeitraum, sodass sich der Konsum Mesopotamiens an Ministerpräsidenten auf die ansehnliche Zahl von zwei im Jahr stellt. Die Ursache für das rasche Kommen und Gehen der irakischen Staatsmänner ist immer die gleiche geblieben. Keiner von ihnen hat die Quadratur des Zirkels zu lösen vermocht, gleichzeitig den Interessen Englands und denen seines Landes zu dienen. Der englisch-irakische Gegensatz dreht sich im wesentlichen darum, aus welcher Tasche der militärische Schutz des Landes bezahl werden soll, und in wessen Händen die Machtmittel des Staates liegen sollen. England und seine mesopotamischen Freunde vertreten den Standpunkt, dass England auf unbestimmte Zeit zu Lasten des Irak die Verteidigung des Landes übernehmen soll. Neben dieser Hauptfrage handelt es sich noch um eine Reihe anderer von minderer Bedeutung, aber ähnlicher Art.

Ihren Ursprung haben diese dauernden Differenzen in zwei Dingen. Erstens in dem wachsenden Selbstgefühl der Mandatsvölker, die der Vormundschaft allmählich überdrüssig zu werden beginnen und zweitens in den Schwierigkeiten der wirtschaftlich noch unentwickelten Länder, die Lasten eines modernen Heeres und einer modernen Verwaltung zu tragen. Auch Mesopotamien, das einst einer der Gärten der Erde war, ist heute ein durch lange Verwahrlosung verarmtes Land. Sein schon in den Zeiten Babylons berühmtes Bewässerungssystem ist völlig im Verfall. Die noch während der Araberherrschaft ausserordentlich dichte Bevölkerung ist heute auf ca. drei Millionen bei ungewähr 250 000 qkm Bodenfläche zusammengeschrumpft. Heute treibt die Bevölkerung, die ungefähr zur Hälfte aus Arabern, sunitischen und zur Hälfte aus Persern schiitischen Bekenntnisses besteht, Ackerbau mit vorsintflutlichen Mitteln. Ansätze zur Plantagenwirtschaft, namentlich von Baumwolle, bestehen seit einigen Jahren. Ihre Förderer sind neben dem König Faisal englische Pflanzungsgesellschaften, die aus Mesopotamien ähnlich wie aus dem Sudan ein unter britischer Kontrolle stehendes Rohstoffland für die englische Textilindustrie machen wollen. Das grosse Wunder des Landes ist jedoch das Petroleum, und aus den Abgaben der fremden Nutzniesser der Mossuler Oelquellen hofft der König das ewige finanzielle Ach und Weh seines Reiches mit einem Schlage zu kurieren.

Innenpolitisch ist das Problem des Irak nicht ganz einfach. Es stehen sich zwei fast gleiche Gruppen gegenüber, deren Gegensätze religiöser wie nationaler Verschiedenheit entspringen. Die sunitischen Araber sind im wesentlichen regierungstreu und auch Anhänger der englandfreundlichen Politik des Königs, während die persischen Schiiten in ihm den landfremden Ketzer und "Schosshund Englands" sehen. Die nationalistisch-klerikale Opposition, die sich um die Partei des Istaklal, mit dem Sitz in dem schiitischen Heiligtum Kerbela, gruppiert, hat in den letzten Jahren der dauernden Reibungen mit England in den Massen und im Parlament an Boden gewon-

nen, sodass gegen ihren Willen nicht konstitutionell regiert werden kann. Zur Rettung aus diesen Nöten ist König Faisal auf den Ausweg aller Regierenden, die am Ende ihres Lateins sind, auf den Gedanken einer Diktatur, verfallen. Nach der Demission des letzten Militörkabinetts sollte das mesopotamische Parlament aufgelöst werden und ein Ministerium mit diktatorischen Vollmachten die Regierungsgeschäfte übernehmen. Zur Durchführung dieser Aufgabe, die ja im allgemeinen weniger einen fähigen Geist als eine rücksichtslose Hand erfordert, war der bisherige Kriegsminister und der Gesandte in London Jaffar Pascha ausersehen. Dieser, ein früherer türkischer Offizier, war noch während des Weltkrieges von der deutschen auf die englische Seite hinübergewechselt und er brennt darauf, die Karriere Mustapha Kemal Paschas zu machen.

Der Plan König Faisals und seines Getreuen Jaffar ist auf einen Wink von London her nicht zur Ausführung gekommen. Die Herren des Colonial Office sind zwar demokratischer Sympathien ganz unverdächtig, aber am Vorabend von englischen Wahlen, die mit einiger Wahrscheinlichkeit zum Sieg der Arbeiterpartei führen werden, scheuen sie doch davor zurück, sich mit dem Odium der Förderung eines diktatorischen Systems zu belasten. König Faisal hat sich daher entschlossen, mit seinen Bemühungen um die Klärung der Lage zu warten, bis der neue britische Oberkommissar Sir Gilbert Clayton in Bagdad angekommen ist. Inzwischen hat die englische Politik den Ereignissen nicht müssig zugesehen. Sie hat auf das im vorigen Jahr erprobte Mittel zurückgegriffen und an der Grenze des Irak wieder die wahabitische Vogelscheuche aufgestellt. Eine Reihe von wahabitischen Stammesgruppen ist, wie feststeht, gegen den Willen Ibn Sauds im Irak eingebrochen und hat dort nach altem Brauch gemordet und geplündert. Ob dieser Bürgerschreck auch in diesem Jahr verfangen wird, bleibt eine offene Frage, denn in der irakischen Politik machen sich neuerdings noch andere und stärkere Kräfte bemerkbar als die für Englands Pläne im Augenblick noch sehr wenig gefährlichen Nationalisten. Zwar denkt Ibn Saud nicht daran, sich in die Angelegenheiten Mesopotamiens einzumischen, dagegen lässt der Ueberfall auf die Reisegesellschaft des amerikanischen Orientexperten Crane und die Ermordung seines Begleiters, des amerikanischen Missionars Bilkert, erkennen, woher der Wind eigentlich weht.

Mister Charles Crane ist nicht der erste beste amerikanische Tourist. Er gilt vielmehr als der Experte amerikanischer Interessengruppen für Orientfragen und hat in der Nachkriegsgeschichte des Mittleren Ostens bereits eine wichtige Rolle gespielt. Er ist ein Freund des arabischen Nationalismus und hat enge Beziehungen zu dessen Führern in allen Ländern des vorderen Orients. Crane, als ehemaliger Botschafter in Peking mit der hohen Politik der Union wohl vertraut, hat den Ruf eines Sturmvogels aufständischer Erhebungen. Man schreibt ihm die Tätigkeit des Geldgebers beim letzten Aufstand der Drusen gegen Frankreich zu. Es wird behauptet, dass Crane die Absicht hatte, von Jerusalem herkommend über Bagdad in einer Spezialmission zu Ibn Saud zu gehen. Die Vermutung einer planmässigen Inszenierung des Ueberfalls auf seine Reisegesellschaft, um ihn an diesem England sehr wenig angenehmen Vorhaben zu hindern, liegt nahe.

In der Tat dreht es sich im Irak hinter den Kulissen um grössere Dinge als um die Unterhaltungsspesen des englischen Fliegerkorps. Der Kern des gegenwärtigen Konfliktes sind die Auseinandersetzungen über das Mossuler Petroleum. Die Absicht Englands, sich durch den Bau der Rohrleitung Mossul-Haifa die entscheidende Stellung in Mesopotamien zu verschaffen, soll durch eine von Amerika ausgehende Gegenaktion durchkreuzt werden. Aus diesem Kampf der Spezialinteressen droht sich ein Ringen von weittragender weltpolitischer Bedeutung zu entwickeln. Amerikas Absichten gehen dahin, die Frage der offenen Tür im Orient aufzurollen. Es wird nachdrücklich auf die Erfüllung dieser Forderung bestehen, weil das amerikanische Kapital sich der Bedeutung des Mittleren Ostens als Betätigungsfeld mehr und mehr bewusst wird. Der ökonomische Imperialismus der Vereinigten Staaten wird in seinem Kampf nicht rücksichtsvoller sein als der politische Englands.

Abg. Dauer (Bayr.Vp): Eine Tariferhöhung wäre nicht zu ertragen. Die Lohnerhöhung ist kein ausreichender Grund dazu. Die Leistungszulagen bei der Reichsbahn sollten abgeschafft und mit den uferlosen Kanal- und Hafenplätzen sollte Schluss gemacht werden. - Abg. Neddenriep (Chr.nat.Bauernp.) fordert bessere Entschädigung der durch Flussregulierungen geschädigten Landwirte.

Abg. Clara Bohm-Schuch (Soz):

Die Autoraserei auf den Landstrassen ist nicht nur mit Lebensgefahr für Wanderer verbunden, sondern beeinträchtigt auch deren Erholung, die so viele nur im Wandern finden können. Die vom Ausschuss vorgelegte Entschliessung über den Transport von Kindererholungsgruppen in D-Zügen sollte schleunigst durchgeführt werden. Die bedauerlichen Unglücksfälle bei Kindertransporten müssen dazu führen, dass diese Transporte nur in D-Zugwagen befördert, aber natürlich nicht an Personenzüge angehängt werden. Von einer Belästigung des übrigen D-Zugpublikums kann dabei doch gar keine Rede sein. Die ganze Erholungsfürsorge kann nur Erfolg haben und die Kosten sind nur dann nicht nutzlos aufgewendet, wenn die Kinder in möglichst kurzer Zeit an ihren Erholungsort kommen. Ungerecht ist es, dass nach Dänemark eingeladene Kinder und schulentlassene Jugendliche nur dann Freifahrt erhalten, wenn sie auf mindestens 4 Wochen nach Dänemark gehen. Die anderen erhalten nicht einmal Ermässigung. Ein solches System macht es bei der weiten Entfernung vielfach unmöglich, dass Kinder den Einladungen unserer dänischen Gastfreunde Folge leisten. Die notwendigen Änderungen sollten schon für diese Sommerreisezeit durchgeführt werden. (Lebh.Beifall)

Abg. Scheffel (Soz):

Die Reichsbahnfinanzen sind durch den Eisenkonflikt in Westdeutschland und durch die lange Frostperiode zwar nicht günstig beeinflusst worden, aber die gewaltige Verkehrssteigerung in den darauf folgenden Monaten hat diesen Ausfall reichlich eingeholt, sodass das erste Vierteljahr mit einem Mehrertrag von 7,7 Millionen Mark gegenüber dem Vorjahr abschliessen konnte. Auch die Leistung ist mit 8 000 Zug- und Tonnenkilometern mehr als im Vorjahr wesentlich gestiegen. Der Mai hat sogar eine Rekordziffer gebracht. Dabei ist eine Steigerung der Personalausgaben nur selbstverständlich, und die Klagen darüber sind desto unberechtigter. Natürlich war die Abgabe von 5 000 der besten Lokomotiven und 150 000 Waggons nach dem Krieg ein furchtbar schwerer Schlag. Später konnten die Lieferungsaufträge an die Industrie selbstverständlich nicht mehr in dem gleichen Tempo ausgegeben werden. Das ist also auch nicht erstaunlich. Das Steigen der Personalausgaben war durch die steigenden Preise zwangsläufig bedingt. Von einer Verschwendung der Reichsbahnverwaltung kann gar keine Rede sein. Im übrigen steigern Lohnerhöhungen nur die Kaufkraft der Arbeitermassen und kommen dadurch der Gesamtheit zu Gute. Gegenüber einem gehässigen Angriff der Rechtspresse auf die Löhne der Eisenbahnarbeiter stelle ich fest, dass sie nachweislich bedeutend niedriger sind, als bei vergleichbaren Arbeitergruppen der Privatindustrie. Freilich hat die Reichsbahn kein moralisches Recht, bei jeder noch so geringen Lohnerhöhung nach einer Tariferhöhung zu schreien. (Sehr wahr! links) Dadurch wird die Öffentlichkeit fortwährend beunruhigt. Von der Pariser Vereinbarung kann die Reichsbahn sicher eine finanzielle Entlastung erwarten, denn sie hat in Zukunft 660 Millionen gegenüber den 1100 Millionen des Dawes-Planes zu zahlen. Es ist nur ein berechtigtes Verlangen, dass diese Entlastung benutzt wird, um notwendigen Erfordernissen zu genügen. Es ist nicht gesunde kaufmännische Wirtschaft, wenn die Kosten für werbende Anlagen aus den Betriebsergebnissen genommen werden. Darunter musste der Betrieb und das Personal sehr stark leiden. Durch die Neuregelung der Rücklagefonds hat die Reichsbahn in Zukunft 408 Millionen zur Verfügung. Umsomehr muss sie besser und kaufmännischer arbeiten und disponieren. Die Reichsbahn wird auch der ausländischen Kontrolle ledig. Wir fordern dass in den neuen Ver-

waltungsrat neben Parlamentariern und Volkswirtschaftlern auch Personalvertreter berufen werden. Mit dem Fall des Dawes-Plans und der notwendigen Änderung des Reichsbahngesetzes muss auch das Unrecht wieder gut gemacht werden, das bei der Schaffung der Dawes-Gesetze an dem Eisenbahn-Personal begangen wurde, indem man es unter Ausnahmezustand und Ausnahmerecht gestellt hat. Reichstag und Reichsregierung müssen den ihnen zustehenden Einfluss in jeder Beziehung wahrnehmen, und vor allem das Chaos in unserem Verkehrswesen beseitigen. Eisenbahn und Post sollten gleiche Betriebsform erhalten und gleiche Betriebspraxis ausüben. Die Regelung der Frage "Eisenbahn und Lastautoverkehr" ist dringend; ein gerechter Ausgleich liegt im allgemeinen Interesse. Man kann von der Reichsbahn verlangen, dass sie gut, billig und schnell führt. Wenn es wahr sein sollte, dass 55 % der Reichsbahnreisenden zu ermässigtem Tarif oder sogar frei fahren, so dürfte das mit der Wirtschaftlichkeit des Betriebs kaum in Einklang zu bringen sein. Die Klagen über die Wasserumschlagtarife scheinen nicht unberechtigt zu sein. Mannheim verliert - Strassburg gewinnt! Daran kann Deutschland nicht interessiert sein. Generaldirektor Dorpmüller aber wünscht sogar, dass der Verkehr mit einer 4 fachen Steuer belegt werde!

Trotz mancher falschen Massnahme hat sich der Reichsbahnbetrieb gut bewährt. Die Leistungen des Personals in diesem langen harten Winter lassen sich sehen, und das Ausland hat mit einem gewissen Neid darauf geblickt. Aber diese Leistungen sind bisher immer nur mit Dankesworten und billigen Redensarten belohnt worden. Mehr soziales Verständnis, mehr menschliches Empfinden und Entgegenkommen gegenüber den berechtigten Forderungen des Personals wären durchaus am Platz. Reichstag und Minister würden sich ein Verdienst erwerben, wenn sie endlich einmal mit fester Hand das Chaos im Verkehrswesen beseitigen und Verhältnisse schaffen würden, die dem deutschen Organisationstalent entsprechen und der Wohlfahrt des deutschen Volkes dienen. (Lebh.Beifall der Soz.)

Abg. Dr. Schetter (Ztr) verweist auf die Notlage des Grenzbezirks Aachen. - Abg. Brüninghaus (D.Vp) fordert Unterstützung des mitteldeutschen Luftverkehrs. - Abg. Haindl (Dt.Bauernpt.) wünscht bessere Verkehrsverhältnisse zwischen dem Bayerischen Wald und Böhmen. - Abg. Alpers (Dt.Hannover.) verlangt Verbesserung der Uferbefestigung an der Unterelbe. - Abg. Göring (Natsoz) tritt für Förderung der Luftfahrt ein und bedauert die Streichungen beim Luftverkehrsetat. Besonders verhängnisvoll seien diese bei den Verkehrsfliegerschulen. Dadurch werde die erste Bedingung der Fliegerei, die Sicherheit, in Gefahr gebracht. Die Angriffe gegen die Lufthansa seien unberechtigt. - Abg. Schroeter-Merseburg (Komm) behaupter grosse Verschwendungen beim Bau und Betrieb der Autorennstrasse Nürburgring. Der Reichswasserschutz sei mehr gegen innere Unruhen bestimmt.

Nachdem die Beratung des Verkehrsetats beendet war - die Abstimmungen finden am Montag statt - wurde ein von mehreren Parteien eingebrachter Entwurf eines Gesetzes über die Beschränkung der Einnahmen aus der Lohnsteuer dem Steuerausschuss überwiesen. - Nächste Sitzung Sonnabend 10 Uhr: Wehretat. Schluss 7 1/4 Uhr.