

Revolutionäre Betriebsräte weichen nicht zurück

Von Paul Herr

Trotzdem mit dem immer härter und offener hervortretenden Klassenfeindlichen Charakter der sozialfaschistischen Führer, der vor allem in ihrer arbeiterfeindlichen Tätigkeit zur Verhinderung von Wirtschaftskämpfen, zum Schutze des kapitalistischen Wirtschaftssystems in Erscheinung tritt, läuft das Bestreben, den Einfluß revolutionärer Betriebsräte zu beschränken. Gemeinsam mit ihren Trabanten in den Betrieben, der Arbeiteraristokratie, versucht die Gewerkschaftsbürokratie revolutionäre Betriebsräte bei den arbeitenden Massen zu diskreditieren. In diesem Kampfe verwenden die Sozialfaschisten jene Methoden, die früher nur von den Gelben gegen Klassenbewußte Arbeiter benutzt wurden. Nicht allein, daß sie hierbei mit Lüge und Verleumdung arbeiten, unterziehen sie auch das Unternehmertum selbst bei Ausbeutung solcher Betriebsräte, die sich für die Interessen der Arbeiterklasse eingesetzt haben; ja, sie scheuen selbst vor den erbärmlichsten Demagogikern nicht zurück. Das Zusammenarbeiten von Staat, Unternehmertum und Sozialfaschisten zeigt sich auch in diesem Kampfe, in dem Arbeitsgerichte und andere staatliche Institutionen mitspielen. In den meisten Fällen haben die Arbeitsgerichte vorgenommene Entlassungen von revolutionären Betriebsräten bereitwillig als zu Recht erfolgt anerkannt.

Wenn auch die Laskade unabweisbar ist — das haben die Vorgänge in letzter Zeit bewiesen —, daß der Kampf revolutionärer Betriebsräte gegen jene, die die Grundprinzipien des Klassenkampfes zugunsten der Arbeitsgemeinschaft mit dem Klassengegner schon längst aufgegeben haben, deren geläufige Politik in offenem Gegensatz zu den Interessen der Arbeiterklasse steht, von Tag zu Tag härtere Formen annimmt, so steht aber andererseits fest, daß eine Anzahl Betriebsräte vor den Angriffen der Sozialfaschisten zurückgewichen ist. In diesem gemischten Kampfe haben die Reformisten leibere Erfolge haben können. Die Frage jedoch, warum es ihnen in verschiedenen Fällen verhältnismäßig leicht gelungen ist, Genossen aus ihren Positionen zu verdrängen, bedarf allerdings einer gründlichen Erörterung.

Weshalb haben Arbeiter, die zum Teil bislang ihren Mann gehalten haben, den Widerstand aufgegeben und erliegt durch eine Politik, die sich in fast nichts unterscheidet von der reformistischen?

Amertümel lehnte ihnen der Mut und die Ausdauer. Die erbittert ist, um die reformistischen Kräfte zu überwinden. Anstatt international und hartnäckig als Betriebsräte zu wirken, verließen sie die Organisation auf die Mobilisierung der Belegschaft in den Fragen des Lohnes, der Forderung, der Gewerkschaft, mit einem Wort der Sicherstellung der Existenz der Arbeiterklasse. Sie haben es nicht verstanden, sich im Kampfe um die Tagesforderungen der Arbeiterklasse Stützpunkte gegen die Gewerkschaftsbürokratie und ihre Vertrauensleute in den Betrieben zu schaffen, indem sie gleichzeitig darauf verzichteten, neue Schichten der Arbeiter zu erschaffen und diese mit den Forderungen des Klassenkampfes vertraut zu machen. Durch die Aufgabe der bisher von ihnen vertretenen Unerschrockenheit gegen den Reformismus begingen sie einen opportunistischen Fehler nach dem anderen. Es ist durchaus kein Zufall, daß gerade in solchen Betrieben, wo sich revolutionäre Betriebsräte durch die Taktik der Sozialfaschisten von den Massen abdrängen ließen, die gemachten Fehler am häufigsten und schwersten sind. Wir wollen hier nicht einzelne Beispiele anführen. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß in mehreren Betrieben Teile der Belegschaften, die bei den letzten Betriebsräteversammlungen den revolutionären Betriebsräten ihr Vertrauen schenken, heute enttäuscht sind. Durch die Haltung opportunistischer Elemente wurden der revolutionären Opposition Niederlagen bereitet. Es trifft ohne weiteres zu, daß bei solchen Genossen der Wille an der Führung zu bleiben nicht fest genug war. Sie nutzten die Situation nicht aus, um so zu arbeiten, daß der Betrieb zu einer Festung für die revolutionäre Opposition wurde. Der unumgänglichen Notwendigkeit, auch die Kräfte der zurückgebliebenen Arbeiterschaft zu mobilisieren, um in einheitlicher Front den Kampf zu vernichten, wurde von ihnen zu wenig Beachtung geschenkt. Sie beschränkten sich vielmehr auf die gefahrliche Betriebsstillelegung und überließen den Reformisten das Feld.

Das negative Verhalten vieler Genossen, denen die zunehmenden Widerstände unüberwindlich erschienen, die aber den Grad der Kampfbereitschaft der Arbeiterklasse unterschätzten, ist den Reformisten eine willkommene Unterstützung.

Gegenwärtig, wo das Unternehmertum durch die brutalste Ausbeutung die ökonomischen Schwierigkeiten beiseite schiebt, zeigt sich in steigendem Maße die Ansbewegung der Arbeiterklasse. Diese Entwicklung zwingt die Sozialfaschisten, gemeinsam mit den Kapitalisten die wachsende Aktivität der Arbeiterklasse zu unterdrücken, noch rücksichtsloser gegen revolutionäre Arbeiter

vorzugehen. In einer solchen Situation ist es insbesondere Aufgabe der revolutionären Betriebsräte, einen Kurs einzuschlagen, der die Massen zusammenreißt. Dabei muß der Kampf gegen den Sozialfaschismus und seine konterrevolutionäre Rolle unermüdet, mit Begeisterung und Opfermut intensiv fortgesetzt werden.

Es gibt kein Zurückweichen, sondern mit aller Gründlichkeit müssen die Voraussetzungen zur Eroberung der Mehrheit der Arbeiterklasse in den Betrieben geschaffen werden.

Das kann aber nur gelingen, wenn die revolutionären Betriebsräte sich ihrer wichtigsten Aufgaben, die sie im Kampf gegen Unternehmertum und Sozialfaschismus an der Spitze der Belegschaften zu erfüllen haben, bewußt sind. Nur der ihrre, un-

persönliche Klassenstandpunkt gegenüber der Schutztruppe des Kapitals, den Sozialfaschisten, deren Charakter gekennzeichnet ist durch die politische und materielle Korruption, wird von Erfolg begleitet sein. Mit Unterstützung der roten Vertrauensmännerkörper sind die besten Arbeiterschichten zu den Kämpfen heranzuziehen. Nur eine klare und vorbestimmte Politik wird das ermöglichen, niemals aber ein Nachgeben gegenüber den sozialfaschistischen Vorstößen.

Der Gewerkschaftskongreß der revolutionären Opposition hat auf dem Gebiete der Betriebsrätebewegung, der Lösung ihrer revolutionären Aufgaben wichtige und ernste Arbeit zu leisten. Den arbeiterfeindlichen Handlungen der Sozialfaschisten, die einzig und allein das Ziel verfolgen, den Bestand der kapitalistischen Wirtschaft zu garantieren, muß trotz der immer härter einsetzenden Reaktion eine vom Klassenbewußtsein getragene Arbeit der revolutionären Betriebsräte entgegengestellt werden. Nur wenn die revolutionären Kräfte vereint, entschlossen und mutig die Arbeit der roten Betriebsräte gegenüber dem Sozialfaschismus und Unternehmertum betreiben wird, werden sie das Vertrauen der breiten Arbeitermassen gewinnen.

Macht Schluß mit den Massenentlassungen!

Die Direktion der Friedrich-Wilhelm-Hütte in Duisburg kündigte umfangreiche Arbeiterentlassungen an. Zunächst sollen 420 Proleten aus Pflaster fliegen. Außerdem ist eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung auf 7 Stunden am Tag vorgesehen. Im Ruhrkohlenbetrieb wird die Arbeitszeit von 52 Stunden wöchentlich auf 48 herabgedrückt. In anderen Betriebsabteilungen werden ähnliche Maßnahmen durchgeführt. Das alles ohne Pohnausgleich, also mit Lohnkürzung.

Die A. G. Farbwerke in Gerthe haben im Juli 400 Arbeiter, 30 Angestellte, im September 100 Arbeiter, am 1. Oktober 70 Arbeiter und 50 Angestellte entlassen.

Die Reichsbahn-Stroßenbahn meldet Entlassungen. Krupp in Altrheinhausen hat eine Anzahl klassenbewußter Arbeiter aus dem Hochdruckbetrieb und der Blechfabrik und ferner alle Kandidaten, die auf der revolutionären Betriebsratsliste kandidierten, gekündigt. Der reformistische Betriebsratsvorsitzende Eugels drohte den Kommunisten im Betrieb diese Entlassungen schon vor Wochen an.

Die Glasfabrik Carthaus in Köln-Neerheim kündigen die Entlassung von 450 Arbeiterinnen und Arbeitern an.

Das Vanbesartheim Rheinprovinz meldet für die vergangene Woche, daß die Zahl der Unterstützungsempfänger um 1650 auf 127.000 gestiegen ist. Die Stilllegungsmeldungen melden hauptsächlich Kündigungen von 1000 bis 1500 Arbeitern. Der Arbeitsmarkt hat ein verhältnismäßig hohes Niveau der Arbeitslosigkeit.

Die Arbeiter-Zeitung in Mannheim erzählt, daß die Arbeiterschaft im Großbetrieb Daimler-Benz in Mannheim vollkommen zu schließen. Über den Entlassungen von 250 Arbeitern bei Daimler-Benz in Sindelfingen sollen bei Benz in Guggenau

weitere 1000 Mann auf Pflaster geworfen werden, nachdem bereits 600 in den letzten drei Wochen entlassen worden sind.

Die Arbeitslosigkeit für Sachsen erreichte bis zum 3. Oktober 78.820 männliche und 59.000 weibliche. Wie gewaltig die Arbeitslosigkeit sich gerade in der sächsischen Fertigindustrie auswirkt, ist daraus zu ersehen, daß sie um rund 100 Prozent höher ist wie im Vorjahr.

In Mitteldeutschland stieg die Zahl der Arbeitslosen in der letzten Woche von 114.457 auf 115.797. Davon erhalten 36.471, also mehr als ein Drittel, keine Unterstützung.

In der Nordmark wird eine weitere Zunahme der Arbeitslosen gemeldet. Die Zahl der Hauptunterstützungsempfänger beträgt 70.000 gegenüber 60.000 im Vorjahr. Auf 1000 Einwohner kommen 18,5 Unterstützungsempfänger gegenüber 15,2 im Vorjahr.

Die Hypotheken- und Wechselbank in München hatte umfangreiche Entlassungen von Bankbeamten vorgenommen. Jetzt hat auch die Privat- und Commerzbank in München 200 Bankbeamte, die zum Teil bis zu 10 Jahren beschäftigt waren, gekündigt. Die Direktion mutete den Gefährdeten zu, daß sie noch weiter beschäftigt werden, wenn sie sich mit einer Herabsetzung des Gehalts um 1 oder 2 Stufen einverstanden erklären.

Sachsen meldet eine Erhöhung der Arbeitslosen um rund 2000.

Arbeiter, nehmt den Kampf gegen die Hungeroffensive der Unternehmern auf! Wählt revolutionäre Vertrauensleute. Wählt Delegierte zum Reichsgewerkschaftskongreß der Opposition. Tretet in den Kampf ein, überall dort, wo Entlassungen vorgenommen werden. Nordert Herabsetzung der Arbeitszeit bei gleicher Entlohnung.

Der Metallarbeiter ist erschienen!

Inhalt Schließt die Reihen der Metallarbeiter-Opposition! Der Streik der Berliner Rohrleger ist unser Kampf! Wie die Reformisten fahrlässig die Mitglieder schädigen

Der DMV und die Arbeiterinnen So sieht der Patriotismus der Unternehmer aus! Wo bleiben die Prophezelungen des ADGB! Die Opposition marschiert Der Verdiente Lohn Eine große Volksgemeinschaft Zwei Bilanzen

4 Arbeitstage — 1 Ruhetag

Die ununterbrochene Arbeitswoche in der Sowjetunion

Moskau, 9. Oktober.

Die Telegraphenagentur der Sowjetunion meldet: Die Arbeit in den Fabriken und in den sonstigen Institutionen, die die ununterbrochene Arbeitswoche bereits eingeführt haben, der letzten Straßensperre und die überflüssigen Räder verließen Moskau am letzten Sonntag das Gepräge des blühenden Wirtschaftslebens.

Die Presse betont, daß, obwohl die Einführung der ununterbrochenen fünfjährigen Arbeitswoche, nach jeder Arbeiter und Angestellte nach je vier Arbeitstagen einen Ruhetag erhält, offiziell erst für den Oktober in Aussicht genommen ist, viele Fabriken auf Veranlassung der Volksgesundheit die Umstellung bereits Ende September vollzogen haben. Auch eine Anzahl zentraler Regierungsinstitutionen hat die neue Arbeitsregelung schon eingeführt.

Der Befehl zur Einführung der ununterbrochenen Arbeitswoche in der Roten Armee ist bereits veröffentlicht.

Bezirkskonferenz der Bauarbeiteropposition

am Sonntag dem 13. Oktober um 9.30 Uhr im Bürgerhaus in Dresden-N. 1, Straße Klüdergasse, 10: Vortrag über die Lage im Baugewerbe und die Aufgaben der Opposition — Wahl der Zeitung — Wahl von Delegierten zum Reichskongreß der Gewerkschaftsopposition.

Start zum Weltflug

Von Paul Brand

Nach 24 Stunden bis zum Start des Zeppelins leben bevor. Vier Metern auf einen Dampf, der als Schweizer Ufer fährt. In Koblenz, das sich demütig, so italienisch wie möglich auszuhalten, wehrt sich auf eine kleine Motorjacht über, die zum Strandbad Altenrhein fährt. Immer am Ufer entlang, vorbei an Häusern und Pensionen, an Fabriken der Fremdenindustrie, tollert das kleine Schiff in die Altrheinmündung, die gefährlich flach ist. Und dann geht's zwei Kilometer zu Fuß bis zu dem melancholischen Dörflchen Altrhein.

Von irgendwoher tutet es zwölf Uhr. Und bald darauf kommen uns Arbeiter in blauer, veralteter Kluft entgegen, auf Fahrrädern, Motorrädern oder zu Fuß. Sie verschwinden in den schiedenen Gehäusen. Der größte Teil strebt dem dunkelgelben großen Gebäude zu, das sie Kantine nennen. Eine große Sonnendeck-Terrasse trägt Fische, Glühbirnen, ein großer Saal „Für Arbeiter“, ein kleiner „Für Angestellte“. Ein Grammophon belacht den Eingangsmarkt der Kantine aus dem Ländchen.

Draußen liegt die Dornierwerft still am Wasser. Ein paar Portiere halten die Mittagssonne, das also ist der Betrieb, den man auf Schweizer Gebiet bestaune, um in aller Ruhe große Bombenbeschlepper bauen zu können. Mit kleinen Wasserflugzeugen fliegen die Dornierwerft, ein Tochterunternehmen von Zeppelin, an. Und nun hat sie den großen Do X untergebracht, jenes Kleinflugzeug, von dem wir schon gelesen haben. Durch eine fabelhafte lichte durchsichtige Werkstätte führt uns der Weg nach hinten, wo eine kleine Tür den Eintritt in den geheimnisvollen Raum freigibt, in die Garage des Do X. Wir treten ein, prallen sofort zurück, so majestätisch wirkt der Kleinwagen, von dem man die wunderlichsten Dinge hörte und sah. Er wird immer wieder probiert. Augenblicklich ist man dabei, die Luftschiffung zu vervollkommen. Es häupt sich hier und dort.

Von den 100 Passagieren, die das Flugschiff befördern können soll, sind allerdings einige abgegangen. Auch die Geschwindigkeit von 250 Kilometer wird sich nicht halten lassen. Aber trotzdem: es ist hier ein rationelles Luftverkehrsmittel gebaut worden; das zweite steht in der Werkstätte im Rohbau fertig. Die Passagierräume, von denen wir schon Bilder sahen, sind noch

gar nicht eingerichtet. Dagegen sind die Führerstände vollkommen fertig. Ihre Zweckmäßigkeit ist in vielen Probestüben bewiesen worden.

Das Flugboot, dessen spitzer Bug bei voller Belastung anderthalb Meter etwa ins Wasser ragt — die gelben Wasserstandsmarken zeigen das —, führt einen riesigen Anker mit. Es braucht keine Halle und keine Sandfläche, wie der große Zeppelin, um auszurufen. Es braucht auch weniger Belastung und kann dafür mehr Passagiere aufnehmen. Freilich ist der Atmosphärendruck geringer. Man ist sich noch nicht genau klar darüber, wie weit die Maschine ohne Brennstoffaufnahme fliegen kann.

Beim Verlassen des Raumes fragen wir uns: Von welchem Gelede baut die „Schweizerische“ Firma solche Kolosse? Wer schiebt die Mittel zu? Wo ist die Quelle, aus der Dornier und Zeppelin gespeist werden? Wer kann ein Interesse daran haben, Flugzeuge mit einem Transportvermögen von 44 Tonnern zu schaffen? Man wird die Gelede- und Luftfrage dort lösen müssen, wo auch die Interessen für die Fortschritte der Götterfabrikation liegen. —

Schon klingelt das Schiff. Es geht zurück nach Friedrichshafen, das mittlerweile von Autos wimmelt. Aus allen Ecken sind die Wagen gekommen, um den Jeep abfliegen zu sehen. Neugierigen schimmern herum; er wartet um drei — nein, um fünf — der König von Schweden kommt auch — nein, der Kronprinz von Italien. Aber der König von Schweden ist — nach dem Jeep natürlich — das Interessanteste. Dieser alte klapperige Herr, der so lang ist, daß man beim Hinanschauen schwachlich werden könnte, wartet am Tage vorher in der Dornier-Werft. Er interessiert sich auf seine alten Tage höchlich für die Fliegerei. Das ist natürlich reiner Zufall. —

Wieder begegnen wir den Japanerinnen, die sich mittlerweile alle in ihr Kostüm geworfen haben. Englische Broden schwirren in den großen Kaffees. Die ankommenden Dampfer sind reichlich besetzt. — Aber — die Friedrichshafener legen, daß das richtige Geschäft wie früher noch nicht eingeleitet hat. Sie selbst werden schlafen gehen. Sie haben das Starschiffspiel oft genug gesehen.

Es wird Abend. Autobusse aus der Umgebung kommen. Die ersten Fußgänger streben in Richtung des Zeppelinhofes, wo sie als Jungpöbel dem Start beizuhören werden.

Mitternacht. Klarer Mond. Herrliches Wetter. Leichte Brise.

Der Freiflug des Zeppelin-Kolosses, ein Barockbau ohne Liniensystem, ist halb voll. Eine Schute zieht sich am Westufer entlang in den Wald hinein. Dort lagern sie, nachdem sie die Halle mit der hervorstechenden Spitze in bläulichem Licht liegen sehen.

Am Eingang stehen ein paar Hunderte, die mit durchschlüpfen möchten. Jemand sagt: „Die Ausländer löst man rein, und wir müssen draußen stehen.“ Zur Befriedigung kommt ein eleganter Schweizer Wagen. Presse! Grüne Karte: der Wagen darf passieren. Zwei Japaner in einer Lage. Die grüne Karte fehlt. Der Wagen muß draußen bleiben, die japanischen Presseleute dürfen einreisen.

Kaufmann! Ein Offizier in Uniform mit weißer Mütze — der Steuermann. Er ratiert grübelnd hinein.

Zwei Uhr. Die Menge wird wähler. Wenige Scherensorte fliegen herum. Die Autos werden zahlreicher. Auch Passanten zu Fuß kommen, Arbeiter, die zum Start gebraucht werden. Presseleute verschwinden im Tor. Die lange Straße zur Halle wird noch einmal unterbrochen von einem Wägenwagen. Rohmalts Ausweise vorzeigen. Wir kommen wieder durch. Und so geht es, immer wieder durch Postenposten, hinein in die Halle. Da kommt man sich so klein vor, so wenig in diesem großen Saal — neben dem unendlich großen Zeppelin.

Man muß sich erst daran gewöhnen. Man muß sich auch an das bläuliche Licht gewöhnen. Das die Schichten alle sehrmäßig ausweichen läßt, wie überzogen mit einer Schicht schledt benachbarten Krähenausschlages.

Das Schiff ist an vielen Stellen freigemacht. Heberass hängen schwere Ballastlade. Unten in der Mitte hängt eine Motorengehäuse, vier weitere zu beiden Seiten in der Mitte und weiter vorn. Sie sehen aus wie mit Jahnstücken in eine Waage gehoben. Ganz vorn schließlich die Passagier- und Führergehäuse, nicht viel länger als ein Teil des zweihundertmeterlangen Schiffes.

Sowie Kaufmann für so ein paar Leute? Man kann es sich legend hundertmal überlegen, daß beim Start ein einziges das Sinnlose dieses Beginns erst richtig zum Bewußtsein

(Dortsetzung folgt.)