

Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Abonnementpreis mit der tägl. Unterhaltungsbeilage Leben, Wissen, Kunst und Jugend einschließlich Beleggeld monatlich 80 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährlich 2.25, unter Kreuzband für Deutschland und Österreich-Ungarn 2.5.—. Erscheint tägl. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Redaktion: Wettinerplatz 10. Tel. 25261.
Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr.
Expedition: Wettinerplatz 10. Tel. 25261.
Verlagszeit von 8 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.

Zusätze werden die Gespaltenen Beilagen mit 20 Pf. berechnet, bei dreimaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Verlagsanzeigen 25 Pf. Inserate müssen bis spätestens 1/10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im Voraus zu bezahlen. — **Telegramm-Adresse:** Dresdner Volkszeitung.

Nr. 275.

Dresden, Donnerstag den 27. November 1913.

24. Jahrg.

Der Fabermeister Leutnant v. Forstner hat einen scharfen Hinweis bekommen.

Leutnant Kiegs wurde zu zehn Jahren Zuchthaus verurteilt. Im Reichsgerichtlichen Abgeordnetenhaus kam es zu einer Diskussion.

Bei einem Eisenbahnunfall in der Nähe von Prag wurden 62 Personen verletzt.

Über Ruden wurde der Belagerungszustand verkündet.

Die Eisenbahngemeinschaft in Deutschland.

Vor einigen Wochen ist von Dr. H. Hennig eine Arbeit über die Probleme des Weltverkehrs erschienen, die weitestgehend Beachtung verdient. Hennig ist ein guter Kenner der Verkehrsfragen, und zwar kein origineller Denker, doch ein gewissermaßen guter Populärwissenschaftler. Seine Abhandlungen mangeln an der notwendigen wissenschaftlichen Gründlichkeit und Genauigkeit. Die Verkehrsprobleme werden etwas zu abstrakt aufgeführt. Besonders wo er auf die Pläne und zukünftigen Hoffnungen der deutschen Imperialisten zu sprechen kommt, läßt er seine Parteilichkeit frei laufen. Trotzdem oder vielmehr eben deshalb ist seine Ausführung besonders interessant, indem sie eine Reihe von Problemen aufrollt, auf deren Lösung man vielleicht noch Jahrzehnte warten muß. Ein solches Problem, das Deutschland unmittelbar berührt und für seine Entwicklung von weitgehender Bedeutung ist, stellt die Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft dar.

Dem Fernstehenden wird es kaum glaubhaft erscheinen, daß das Land der stärksten kapitalistischen Entwicklung verkehrswirtschaftlich immer noch kein einheitliches Gebiet darstellt. Zwischen den einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen herrscht so wie in der alten guten Zeit ein scharfer Wettbewerb zum Schaden aller; ja es wird auf Kosten des Deutschen Reichs der Verkehr anderer Staaten gefördert. . . .

Im Norden graben sich die preussischen und sächsischen Bahnen den Verkehr gegenseitig ab. Um von Breslau nach Leipzig zu kommen, braucht man auf der grabuligen, als kürzesten Strecke über Görlitz—Dresden, die ganz Sächsisch durchschneidet, mit den besten 6 1/2 Stunden; auf dem fast völlig über preussisches Gebiet verlaufenden Umweg über Cottbus—Eisenberg kann man schon in 1 1/2 Stunden nach Leipzig gelangen. Der ganze Verkehr vom Osten nach Südwesten, von Breslau nach Berlin wird von Preußen abzüglich auf sein Gebiet geleitet. Die nur 125 Kilometer lange, meist sächsisch-bayrisch-sächsische Strecke Breslau—Dresden—Görlitz—Dresden—Breslau benötigt 23 1/2 Stunden, weil der Zug auf kleineren sächsischen Stationen zum Halten gebracht wird. Dagegen kann man auf der 149 Kilometer langen, überwiegend preussischen Linie über Halle—Kassel und Frankfurt von Breslau nach Basel schon in 20 1/2 Stunden gelangen und selbst den

großen Umweg Breslau—Berlin—Kassel—Frankfurt—Basel (1261 Kilometer) in 21 1/2 Stunden zurücklegen. Selbstverständlich wählt daher der moderne Reisende, für den Zeit Geld ist, den der Geographie zum Trotz „kürzeren“ Weg. . . .

Von Berlin, ja selbst von Leipzig nach Zürich fährt man über Frankfurt und Basel, obgleich der Weg über Nürnberg und Stuttgart viel kürzer ist, weil diese letztere kürzere Strecke 17 Stunden, die längere aber über Frankfurt nur 15 Stunden beansprucht.

In Süddeutschland mit seiner Kleinräumigkeit liegen die Verhältnisse noch viel schlimmer. So sucht Baden den einträglichen rechtsrheinischen Verkehr möglichst an sich zu reißen. Seit fast einem halben Jahrhundert wird immer wieder darauf hingewiesen, daß der Bau einer nur 48 Kilometer langen Bahn zwischen Schaffhausen und Sigmaringen, der sogenannten Randenbahn, auf badischem Boden für die Gotthardbahn eine vorzügliche kurze Fortsetzung von Lugern über Schaffhausen nach Stuttgart und Mitteldeutschland schaffen würde. Zum Bau dieser vorzüglichen Rentabilitätsausflüßlinie bietenden Bahn ist Baden als Mitunterzeichner des Gotthardvertrages geradezu verpflichtet, läßt den Bau aber trotzdem nicht zu, weil der so geschaffene kürzere Weg badisches Gebiet nur wenig berühren würde. Der Partikularismus, ruft Hennig mit Recht aus, triumphiert über das Deutschtum!

Aus gleichen Motiven verhindert Baden den Bau der 20 bis 30 Kilometer langen Bahn von Elzach nach Gausach, die eine fast gerade Verbindung Basel—Freiburg—Stuttgart—Nürnberg herstellen würde. Baden zwingt den Verkehr, einen großen Umweg, von Freiburg über Karlsruhe, zu machen, oder läßt auf der Linie Karlsruhe—Weilbrunn nur Dummelzüge laufen und erschwert damit den Verkehr von Leipzig nach Paris, nur damit die Schnellzüge einige Kilometer mehr auf badischem Boden laufen.

Im der Rheinebene besteht ein scharfer Wettbewerb zwischen den rechts- und linksrheinischen Bahnen, der von Preußen unterstützt wird. Preußen sendet nämlich die durchgehenden Wagen nach der Schweiz, Oberitalien und der Riviera, soweit sie nicht den Weg über Bayern oder Württemberg nehmen, über die linksrheinischen Bahnen. Ueberhaupt sucht Preußen den wichtigsten Personenverkehr der 3. Klasse Baden nach Möglichkeit zu entziehen, so daß ein großer Teil der guten Züge von Frankfurt nach Mannheim keine Wagen 3. Klasse hat.

Ein noch viel krasserer Beispiel unsinnigen Wettbewerbs ist folgendes: Der gewaltige Schnellverkehr von Paris und London nach Wien, Budapest und den Balkanstaaten berührt Deutschland fast gar nicht, sondern nimmt seinen Weg über Zürich und Innsbruck. Es wäre leicht, durch Einrichtung einer guten Durchgangslinie über Ulm und München diesen wertvollen Verkehr nach Deutschland abzulenken, aber dazu kommt es infolge der Eisenbahnteilung der Staaten nicht. „So bewirkt es der deutsche Eisenbahn-Partikularismus“, sagt Hennig, „daß tatsächlich die Schweiz längeren Vorteil aus den Eisenbahnteilungen im „geintem Deutschland“ zieht und daß der mitteleuropäische Durchgangsverkehr in östlicher Richtung ein gewaltiges Gebiet deutschen Landes liegen läßt, obwohl dies seiner geographischen Lage und wirtschaftlichen Bedeutung nach den hervorragendsten Anspruch auf einen gewaltigen Anteil daran hätte!“

Diese Beispiele lassen sich naturgemäß vermehren. Der

Leser kann sich darüber sowohl bei Hennig als in der von ihm zum Teil angeführten Literatur ausführlicher unterrichten. Einst, zu Bismarcks Zeiten, waren es die kleinen deutschen Staaten, die sich gegen die Übernahme der Bahnen durch das Reich sträubten. Heute würden sie, die aus ihren Bahnen eigentlich wenig Nutzen ziehen, einen solchen Widerstand nicht mehr leisten. Anders Preußen. Früher wollte es die Bahnen an das Reich veräußern. Heute basiert der preussische Staat auf den Erträgen aus den Eisenbahnen. Die Bahnen sind die Milchkuh des preussischen Staates geworden, und er wird sie nicht ohne weiteres aufgeben wollen.

Vielleicht noch wichtiger ist der Widerstand der Agrarier und Kartellherren. Sie haben die preussischen Bahnen in ihren Dienst gestellt. Ihnen werden Ausnahmetarife gewährt, von der ihre Konkurrenzfähigkeit im In- wie im Auslande zu nicht geringem Teil abhängt. Deshalb wollen und können sie es nicht erlauben, daß die Eisenbahnverwaltung unter die Kontrolle des Reichstags kommt. Der bekannte Oberagrarier v. Heidlich erklärt es für die „patriotische Pflicht“ des Junkertums und des Großkapitals, „den Reichsbahngedanken mit der größten Entschiedenheit abzuweisen“. In Wirklichkeit ist es natürlich nicht ihr Pflichtgefühl, sondern es sind ihre materiellen Interessen, die diese Stellungnahme unserer Junker erklären. Solange die Herrschaft des Agrariertums in Preußen nicht gebrochen sein wird, wird eine Eisenbahngemeinschaft ebensowenig wie viele andere verkehrspolitische und allgemeine Reformen durchführbar sein.

Einige Schriftsteller, wie Prof. Endres und Kirchhoff, schlagen die Schaffung eines Bundesbahnamtes und eines Eisenbahnparlamentes vor, in dem die einzelnen Regierungen bzw. Ausschüsse, die von einzelnen Landtagen ernannt werden, gemeinsam die Bahnen leiten sollen. Aber auch dieser Eisenbahngemeinschaft werden sich die preussischen Agrarier widersetzen, weil sie fürchten können, dadurch ihren Einfluß auf die Tarifpolitik der Bahnen zu verlieren. Deshalb scheint es uns, daß auch der Schrei Hennigs nach deutschen Eisenbahnen in der Rüste des Reichstagsparlamentes verhallen wird. Die preussischen Agrarier pfeifen eben auf das Reich, wenn sie vom Reiche keine Liebesgaben erwarten können. . . .

Ein polizeilicher Sympathiestreik.

Von unserem Korrespondenten.
m. New York, 18. November.

In Indianapolis, der Hauptstadt des Staates Indiana, wiederholte sich dieser Tage ein Ereignis, das im August 1910 in Columbus, Ohio, passierte und damals auch in Europa viel beachtet wurde: die Polizei von Indianapolis trat in einen Sympathiestreik ein. Sie stellte Ehre und Menschlichkeit höher als die Gehote ihrer im Solde dienenden, hungrieren Straßenbahn-Magnaten stehenden Vorgesetzten.

Seit zwei Monaten befindet sich das Personal eines Teiles der im Staate Indiana zwischen verschiedenen Städten und zahlreichen Vorstädten verlaufenden Straßenbahnen im Auslande, um eine Erhöhung seiner elenden Entlohnung und die Anerkennung seiner Gewerkschaft durchzusetzen. (Anerkennung der Gewerkschaft bedingt in erster Linie die Beschäftigung von ausschließlich Gewerkschaftsmitgliedern.) Im Zusammenhang mit dieser Lohnbewegung weilen seit August September Organisatoren des Verbandes der Straßen-

Ein zweites Putumayo.

Lk. London, 25. November.

Wieder bringt eine Stimme aus den fernsten peruanischen und bolivianischen Urwäldern in die zivilisierte Welt und reißt dem Imperialismus die Lügenmaske der Kulturverbreitung vom Gesicht. Wo die kapitalistische Habgier, ungehindert durch den Widerstand der Arbeiter, schalten und walten kann, da erregt sie in kürzester Zeit menschliche Verrohung und Bestialitäten, die nicht hinter den Affenaffen zurückbleiben, die uns aus den dunkelsten Zeiten der Menschheitsgeschichte bekannt sind. Kein Kolonialprodukt hat so viel namenlose Verbrechen auf dem Gewissen als der bluttriefende Gummi, der die feinen Herren und Damen blühend und lauslos durch die Straßen der Großstadt gleiten läßt. Ein englischer Reisender erzählt, daß er in Südamerika ein brasilianisches Kind, das die Grausamkeit des Amazongebietes beschrieb, gesehen habe. Es trägt den Titel: Die grüne Hölle, und auf dem Titelblatt befindet sich das jenseitige Bild der Amazonas, einer nackten Indianerin, deren Leib durch Schnitte zerstückt ist, aus denen sie Leben in die kleinen Fleischstücke, die von den Gummisammlern abgenommen werden, hinstreift.

Als die entsetzlichen Putumayogreuel ans Tageslicht kamen, strahlte der berückelte Arana zu seiner Entschuldigung vor, daß jenes System nicht nur im Putumayo herrsche, sondern auch in vielen anderen Urwaldgebieten Südamerikas gang und gebe sei, daß man die Indianer mit anderen Mitteln gar nicht zur Arbeit für die Kapitalisten veranlassen könne. Der rohere Mann merkte natürlich nicht, daß er damit über das ganze kapitalistische Kolonialwirtschaftssystem das Urteil sprach. Aber er scheint recht zu haben. Diesmal handelt es sich um ein Gebiet das südwärts vom Putumayo und von Amazongebiet, an der Grenze zwischen Peru, Kolumbien und Brasilien liegt. Ein Engländer namens Woodroffe ist eben aus dieser Gegend heimgekehrt. Er hat dort acht Jahre im Dienste einer

englischen Gummigesellschaft gestanden und das ganze Gebiet öfters bereist. Er erklärt, daß die Zustände dort schlimmer als in Putumayo seien und hat der Gesellschaft zur Bekämpfung der Sklaverei und zum Schutze eingeborener Völkerschaften reiches Material übergeben, und diese hat bereits bei Sir Edward Grey energische Vorstellungen gemacht.

In diesen Gebieten, die nach den sie durchziehenden Nebenflüssen Beni, Yare u. a. des Amazongebietes benannt sind, herrscht das System der Peonage, einer Art Leibeigenschaft, die auf importierter Kontraktarbeit ruht. Woodroffe gibt die folgende Beschreibung dieses Systems. Agenten der Gesellschaft werden in die Dörfer der zivilisierten Teile geschickt, um die Indianer zu veranlassen, sich einer Expedition von Gummisammlern anzuschließen. Der Indianer hat gewöhnlich verschiedene kleine Schulden, und der Agent beginnt damit, daß er ihm das Geld zu ihrer Begleichung vorstreckt. Dann wird der Indianer nach seiner Arbeitsstätte transportiert, die bis zu 1000 englischen Meilen entfernt sein kann. Dort angelangt, hat er keine Nahrung und wenig Kleidung. Dieses und sonstige Bedarfsmittel werden ihm von der Gesellschaft zu phantastischen Preisen geliefert und ihm angekauft. Damit hat er sich für sein ganzes Leben der Gesellschaft verkauft, denn diese Schuld kann er nie bezahlen, sondern sie wächst in der Regel immer höher an. Die Furcht durch den unüberwindlichen Urwald ist so gut wie unmöglich, und jeder Versuch wird scharf bestraft.

Um die Indianer zu angestrengter Arbeit zu zwingen, werden sie gepeitscht und gefoltert, wobei kein Unterschied zwischen den Geschlechtern gemacht wird. Woodroffe erzählt schauerhafte Geschichten von der Behandlung der Indianer. Eine Anabe wurde derart gepeitscht, daß ihm ein Auge ausstüßte. Ein Indianer wurde von seinem „Arbeitgeber“ so mit Striden gebunden, daß verschiedene Rippenstücke durch Quetschung abstarben und ihm ein Arm und eine Hand amputiert werden mußten. Wird ein Indianer krank und arbeitsunfähig, dann wird kurzer Prozess

mit ihm gemacht. Woodroffe berichtet von einem Fall, wo ein Kapitalist fünf seiner kranken Indianer auf einen Felsen in der Mitte des Stromes setzte; nach wenigen Stunden fleg der Strom und die Indianer wurden hinweggeschwemmt. Viele von Sir Roger Casement, der den amtlichen Bericht über die Putumayogreuel abfaßte, als Rächer gebrauchten Peruaner zeugen jetzt in diesen Gebieten ihre Unwesen, ohne daß die peruanischen, bolivianischen oder brasilianischen Behörden sich darum kümmern. Der Handel mit Frauen und Kindern ist eine alltägliche Erscheinung, und Woodroffe erzählt dazwischen Fälle, die er selbst gesehen hat. Die Eigentümer junger Mädchen schicken diese zu Prostitutionszwecken von Haus zu Haus unter dem dünnen Deckmantel, daß sie dort Kuchen verkaufen. Ein Mädchen, das mit unverkauftem Kuchen zurückkehrt, wird ausgepeitscht. Die Agenten der Gesellschaften gehen auch auf regelrechte Menschenraubexpeditionen aus. Werden sie eines wilden Stammes habhaft, dessen Männer sich nicht zur Arbeit zwingen lassen, dann werden alle Männer niedergemetzelt und die Frauen und Kinder als „Peonen“ verkauft.

Woodroffe hält die Zustände für schlimmer als in Putumayo, weil es sich hier um ein dichtbesiedeltes Gebiet und um viel zahlreichere Indianer handelt. Die Greuel sind während der ganzen acht Jahre, die er in der Gegend zubrachte, fortgesetzt geübt worden. Aber er magte es nie, den Mund dagegen zu öffnen, weil er in abhängiger Stellung war und für sein Leben fürchtete.

Die Gummiproduktion wird fast ausschließlich mit europäischem, vor allem englischem Kapital betrieben. Wenn Ruhe des Entschens ob der Zustände in Südamerika durch die kapitalistische Presse gehen, dann ist es wichtig, im Gedächtnis zu behalten, daß dieses grausame Verbrechen keinen anderen Zweck hat, als die Taschen frieblicher Aktienbesitzer in Europa zu füllen!