Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Abonnementspreis mit der tägl. Unterhaltungsbeilage Leben, Wissen, Kunst sowie Frauenwelt und Jugend einschließlich Bringerlohn monatlich 80 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährl. M. 2.75, unter Kreuzband für Deutschland und Oesterreich-Ungarn M. 5—. Erscheint tägl. mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.

Redaktion: Wettinerplatz 10. Tel. 25 261. Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr. Expedition: Wettinerplatz 10. Tel. 25 261. Geschäftszeit von 8 Uhr morgens bis 7 Uhr abends.

Inserate werden die 6gespaltene Petitzeile mit 30 Pf. berechnet, bei dreimaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinsanzeigen 25 Pf. Inserate müssen bis spätestens ½10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im voraus zu bezahlen. — Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung.

Nr. 279. | Dresden, Dienstag den 2. Dezember 1913. | 24. Jahrg.

Nach einer Erklärung Bethmann-Hollwegs dürften die Zaberner Vorgänge im Reichstag am Mittwoch zur Besprechung kommen.

Die französische Kammer stimmte mit 291 gegen 270 Stimmen für eine Anleihe von 1800 Millionen Frank.

In Portugal kam es zu Wahlunruhen.

Die mexikanischen Rebellen sollen im Besitz der Petroleumquellen von Tuxpan sein.

Imperialistische Pläne in Asien.

Die Eisenbahnen spielen in der Entwicklung der zurückgebliebenen Länder eine außerordentlich große Rolle. Sie ziehen sie in den Strudel des kapitalistischen Verkehrs, heben die Produktivkraft der Bevölkerung, ermöglichen eine Verbesserung der Wirtschaftsweise, bringen aber ihr vor allem eine große Steuerlast. Der „moderne Staat" braucht aber nun nicht nur Geld zur Deckung der Kosten dieser Bahnen, sondern vor allem auch zu Militärzwecken. Da die Ausgaben für Heer und Flotte sprunghaft anwachsen, während die Entwicklung der Produktivkräfte zwar beschleunigt vor sich geht, aber immerhin erst in längeren Perioden bedeutende Fortschritte machen kann, so verfallen die weniger entwickelten Staaten in Schulden, geraten in Abhängigkeit vom europäischen Kapital und verlieren schließlich gar ihre politische Selbständigkeit. Oft bahnt die Stahlschiene dem Imperialismus den Weg, und deshalb trüben sich die wenigen noch selbständigen Staaten häufig, Eisenbahnkonzessionen an Angehörige der Großmächte zu verkaufen. Allein auch in dieser Hinsicht geht das Kapital von Sieg zu Sieg. In Asien hat sich das Eisenbahnnetz seit 1890 verdreifacht, und gewaltige Pläne harren noch ihrer Ausführung. Von diesen sind besonders die Pläne der deutschen Imperialisten interessant, die sich an die Bagdadbahn und an Kiautschau knüpfen, und die Hennig in seinem Buche über die Probleme des Weltverkehrs näher darlegt.

Berlin—Bagdad, das ist seit einiger Zeit die Losung der deutschen Imperialisten. Nach der Eröffnung der Teilstücke der Bagdadbahn Toprakala—Alexandrette befinden sich 668 Kilometer im Betrieb befinden. Zwar handelt es sich vorläufig bloß um noch voneinander getrennte Teilstrecken; man hofft aber, etwa in zwei Jahren die Teilstrecken vereinigen zu können.

Die neueste Teilstrecke Toprakala—Alexandrette ist für die Bagdadbahn von großer Bedeutung. Bekanntlich wollte weder die Türkei noch Deutschland die Hauptlinie unmittelbar an das Meer herantreten lassen, obgleich dies wirtschaftlich vorteilhaft und technisch geboten war. Die Bahn sollte aber dem Bereich der englischen Kriegsschiffe ferngehalten werden. Da der Bagdadbahn der Zugang zum Persischen Golf versagt ist, so mußte sie sich einen Ausweg zum Mittelmeer schaffen, den nun die Strecke Alexandrette darstellt. Da Alexandrette ein sehr guter Hafen ist, so gewinnt auch diese Bahn große Bedeutung für den ganzen zukünftigen mesopotamischen Verkehr.

So weit können die Imperialisten zufrieden sein. Allein in ihre Freude über die Bagdadbahn mischt sich das bittere Gefühl über „die deutsche Niederlage von Koweit". Die Bagdadbahn wird nicht mehr den Persischen Golf erreichen können. „Deutschland und . . . die Türkei", so schreibt Hennig, „mögen sich nun drehen und winden wie sie wollen, um für die Bagdadbahn einen vom britischen Einfluß freien Ausweg zum Golf zu finden — jeder Weg ist ihnen jetzt verbaut, an allen wichtigen Punkten des Spieles stehen die englischen Figuren in beherrschender Stellung." Das neulich abgeschlossene „Koweit-Abkommen" sichert England den Bau einer Bahn von Koweit nach Basra und damit auch die Herrschaft nicht nur über Koweit, sondern auch über diese wichtigste Endstrecke der Bagdadbahn. Es fragt sich aber noch, ob England überhaupt diese Bahn bauen wird. Nun ist wiederum die Rede davon, daß der Tigris schiffbar gemacht werden solle; doch erscheint dieser Plan wenig ausführbar, da die Gewässer des Tigris für die Bewässerung Mesopotamiens notwendig sind. Eine „eiserne Mündung" der Bagdadbahn ist also unentbehrlich, wird aber aus politischen Gründen von England noch lange nicht geschaffen werden. Zieht man dabei noch in Betracht, daß England auch den Hafen von Basra bauen wird, so ist es klar, daß es den Zugang zum Persischen Golf ganz in seine Hände bekommt.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn ist gering. „Mit Ausnahme der Unternehmergruppe, die am Bau beteiligt ist, wird," so meint Hennig, „für Deutschland in jedem Falle nur ein geringer wirtschaftlicher Gewinn bei dem deutschen Bahnunternehmen herausspringen, da die wertvollsten wirtschaftlichen Konzessionen in Mesopotamien schon in fremden Händen sind. Die trübe Prophezeiung alldeutscher Politiker, daß von dem Bagdadunternehmen eine deutsche Weltpolitik nichts, deutsches Kapital wenig, das deutsche Volk gar nichts haben werde, scheint in der Tat in vollem Umfang in Erfüllung zu gehen."

Dieser weltpolitische Mißerfolg des Bagdadunternehmens hält die deutschen weltpolitischen Schwärmer nicht davon ab, neue, noch phantastischere Pläne auszuhecken. Berlin—Bagdad genügt ihnen nicht mehr. Eine neue Losung ist ausgegeben: Berlin—Konstantinopel—Kiautschau. Es ist ein Herr Landrichter a. D. Romberg, der in Hennigs Zeitschrift für Weltverkehr und Weltwirtschaft zuerst das Projekt einer derartigen Bahn aufstellte. Es handelt sich um eine Bahn, die sich über fast 100 Grade hinziehen und zum großen Teil Wüsteneien durchlaufen müßte. Daß diese Bahn dabei auf große politische Schwierigkeiten stoßen würde, ist ebenfalls klar. Daß die Verbindung von Konstantinopel und Peking mal kommen würde, daran ist nicht zu zweifeln. Je mehr aber der Imperialismus danach streben wird, seine Hand darauf zu legen, um so weniger wahrscheinlich ist es, daß der Bau einer solchen Bahn zustande kommt.

Dem Militarismus ist es auch zuzuschreiben, daß wir keine Bahnverbindung von Europa nach Indien bekommen. Wir haben schon erwähnt, daß die englische Regierung wahrscheinlich die Endstrecke der Bagdadbahn noch lange nicht bauen wird. Ebenso wird sie die Verlängerung der Bagdadbahn nach Indien vorläufig nicht gestatten. Solange Indien nicht zu einem freien selbständigen Staate, wenigstens nach dem Muster der selbständigen englischen Kolonien, geworden ist, so daß es imstande sein wird, einem Angriff durch Rußland oder einer anderen Macht kräftigen Widerstand zu leisten, sind die Aussichten dieser Bahn sehr gering.

Infolge des militärisch-wirtschaftlichen Gegensatzes zwischen Rußland und England in Asien bleibt auch Afghanistan immer noch ohne Bahnen, und die Verbindung der russischen Murghabbahn mit den indischen Bahnen, eine Verbindung, die bloß 650 Kilometer lang sein würde, wird nicht geschaffen. England wacht aufs eifrigste darüber, daß die russischen Bahnen nicht die Grenze Afghanistans überschreiten, und der gegenwärtige Emir des Landes, Habib Ullah, ist ebenfalls sorgsam darauf bedacht, sein Land völlig frei von Eisenbahnen zu halten, um es nicht zur Beute des russischen Ungeheuers werden zu lassen.

Noch weniger Aussicht auf Erfolg hat die transpersische Bahn, die Rußland den Weg nach Indien öffnen soll. Ueber den Bau dieser Bahn wurde in der letzten Zeit sehr viel gesprochen; es scheint auch, daß zwischen Rußland und England ein Einverständnis erzielt worden sei. Persien kann sich selbstverständlich einem Bahnbau nicht mehr widersetzen. Dennoch ist vorläufig die Wahrscheinlichkeit, daß diese Bahn gebaut wird, noch gering. Ueber die Hälfte der von Baku bis zur indischen Grenze rund 3000 Kilometer langen Bahn würde durch ödes, unfruchtbares, kaum bewohntes Land laufen. Der Durchgangsverkehr von Waren würde ebenfalls gering sein, weil die Transportkosten zu hoch sein müssen und weil Rußland dem Durchgangsverkehr große Schwierigkeiten macht. Dabei ist es klar, daß den größten Vorteil aus einer solchen Bahn Britisch-Indien und nicht das wirtschaftlich und kulturell zurückgebliebene Rußland ziehen wird. Es ist ferner auch selbstverständlich, daß England darauf bestehen wird, daß diese Bahn längst der Küste gebaut wird, so daß sie nötigenfalls von den britischen Schiffen beherrscht werden kann. England hat auch schon beschlossen, die Bahn von Kurratschi bis Bendar Abbas zu bauen, um Rußland zu zwingen, die transpersische Bahn in Bendar Abbas einmünden und damit die letzten 1250 Kilometer an die Küste herantreten zu lassen. Schließlich ist es nicht einzusehen, woher Rußland das Geld für den Bau dieser Bahn nehmen wird. Frankreich trägt sich heute mit eigenen kostspieligen kolonialpolitischen Plänen und scheint nicht mehr so willig zu sein, Geld für russische Eisenbahnpläne zu leihen.

Zabern.

Die elsaß-lothringischen Zivilbehörden haben deutlich der Ansicht Ausdruck gegeben, daß sie einen Eingriff des Militärs nicht für nötig hielten. Es ist festgestellt, daß ohne Verhängung des Belagerungszustandes und ohne daß die Zivilbehörden darum ersuchen, Offiziere und Soldaten ebenso wenig

Nikolai Tschernyschewsky.

Den Begründer der russischen Sozialdemokratie, G. Plechanow, hat man den „russischen Kautsky" genannt. Mit gleichem Rechte kann man Tschernyschewsky als den „russischen Marx" bezeichnen.* Zwar erreichte der russische Denker nicht die Höhe der Erkenntnis über die Entwicklung der menschlichen Gesellschaft, auf der Marx und Engels standen. Jedoch die Rückständigkeit der russischen Verhältnisse und die gewaltsame Unterbrechung der geistigen Entwicklung Tschernyschewskys durch seine Verbannung nach Sibirien erklären die Mängel seines Systems.

Am 12. Juli 1828 wurde Tschernyschewsky in der russischen Provinzialstadt Saratow als Sohn eines angesehenen Domprieters geboren. Von seinem klugen Vater erhielt er eine sorgfältige wissenschaftliche Erziehung. Dann besuchte er das Seminar und erregte durch seine außergewöhnliche Belesenheit und seine hervorragenden Sprachkenntnisse allgemeine Aufmerksamkeit. Man hoffte, aus ihm eine Leuchte der Kirche zu machen. Er selbst wollte die Gelehrtenlaufbahn beschreiten und bezog 1846 die Universität Petersburg. In seinen Universitätsjahren vollzog sich die Wandlung zum Revolutionär unter dem Einfluß der Philosophie Hegels und Feuerbachs und der Schriften der utopistischen Sozialisten Saint-Simon, Fourier und Owen.

Trotzdem ging Tschernyschewsky 1850 in seine Heimatstadt Saratow als Oberlehrer an ein Gymnasium und war 1854 sogar Lehrer am Kadettenkorps in Petersburg. Diesen Posten legte er jedoch bald nieder infolge eines Konfliktes mit der Behörde und wurde noch im selben Jahre ständiger Mitarbeiter der radikalen Zeitschrift Sowremenik (der Zeitgenosse). Später übernahm er selbst die Leitung dieser Revue, die er zur bedeutendsten Zeitschrift des damaligen Rußlands machte. Bis zu seiner Verhaftung 1862 schrieb er für dieses Blatt zahlreiche Artikel, Rezensionen, verfaßte politische Uebersichten und Uebersetzungen fremdsprachlicher Werke. Durch diese unermüdliche publizistische Tätigkeit kam Tschernyschewsky nicht dazu, seine Theorien systematisch darzustellen. Die strenge russische Zensur hinderte ihn auch, in seinen Aufsätzen seine Meinung unumwunden auszusprechen und nötigte ihn zu mancherlei Kunstgriffen. Trotzdem lassen sich aus diesen journalistischen Arbeiten, die gesammelt elf Bände füllen, die theoretischen Meinungen des russischen Sozialisten feststellen. Es zeigt sich eine vielfache Uebereinstimmung mit der geistigen Entwicklung von Marx und Engels während der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts.

Tschernyschewsky ist Junghegelianer, das heißt Anhänger des linken Flügels der Schule des Philosophen Hegel, dem auch Marx eine Zeitlang angehörte. Aber er ist wie Marx von Hegel zum Feuerbachschen Materialismus fortgeschritten, ohne die dialektische Methode Hegels aufzugeben. Auch hat er Feuerbach selbständig weiterentwickelt. Die materialistische Philosophie Feuerbachs und die Hegelsche Dialektik, die Lehre von der Entwicklung durch den Kampf widerstreitender Kräfte wurden durch Tschernyschewsky zur Weltanschauung der „neuen Menschen", das heißt, der desklassierten russischen Intellektuellen der 50er und 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Tschernyschewsky war der anerkannte geistige Führer und Berater dieser Gruppe energischer und kühner Revolutionäre, die leider keine revolutionäre Volksmasse hinter sich hatten. Von einer industriellen Entwicklung Rußlands war damals kaum zu reden, daher waren alle Hoffnungen auf das Bauerntum gerichtet, das diese Erwartungen völlig enttäuscht hat. Selbst die Regierung rechnete aber damals auf einen Bauernaufstand.

Im Kampf um die Aufhebung der Leibeigenschaft trat Tschernyschewsky mutig für die Interessen der Bauern ein und führte nicht nur eine scharfe Polemik gegen die Reaktionäre, sondern er kritisierte auch rücksichtslos die Halbheit und Energielosigkeit der „Liberalen". Daher wurde er nicht nur von der Regierung gefürchtet, auch die Liberalen haßten in ihm den Vertreter der Bauerninteressen und den Sozialisten.

Der Sozialismus Tschernyschewskys nimmt eine Mittelstellung ein zwischen den Lehren der großen Utopisten und der Theorie von Marx. In geschichtlichen Untersuchungen und in der Betrachtung politischer Tagesereignisse wendet er die Methode des historischen Materialismus oft meisterhaft an. In der Darstellung der französischen Revolution von 1848/49, ihrer Vorgeschichte und ihrer politischen Folgen kommt Tschernyschewsky zu ähnlichen Ergebnissen wie Marx, obgleich der Russe fern vom Schauplatz der Ereignisse lebte und nur unvollkommenes Material zur Verfügung hatte.

Die geistige Absperrung Rußlands in der Zeit Nikolaus' I. trägt wohl die Hauptschuld an den Mängeln der nationalökonomischen Ansichten Tschernyschewskys. Das Kommunistische Manifest, die Artikel von Marx und Engels in der Neuen Rheinischen Zeitung während der deutschen Revolution und vor allem „Zur Kritik der politischen Oekonomie" von Marx blieben Tschernyschewsky augenscheinlich völlig unbekannt. Die letztgenannte Schrift würde sein ökonomisches Denken sehr befruchtet und ihn auf den Weg gelenkt haben, der allein zu einer tieferen Erkenntnis der kapitalistischen Wirtschaft führen konnte. Marx sucht die besonderen Gesetze der kapitalistischen Produktionsweise zu erforschen und festzustellen, wohin die Richtungslinien der Entwicklung führen. Tschernyschewsky hingegen setzt sich zum Ziel, die allgemeinen Grundsätze zu finden, die auf alle historischen Stufen des ökonomischen Lebens anwendbar sind, und zugleich sucht er die Grundlagen einer rationellen ökonomischen Ordnung festzustellen, einer Gesellschaftsordnung, welche die Interessen der ganzen Gesellschaft befriedigt. Er konstruiert eine sozialistische Gesellschaft, während Marx nachweist, daß der Kapitalismus selbst die technischen Vorbedingungen zur sozialistischen Produktion schafft und daß in der Arbeiterklasse die Kräfte zur Umwandlung der Gesellschaft reifen. Zwar erkennt Tschernyschewsky, daß die „industrielle Richtung" das Element des Fortschritts in unserer Zeit bildet. Er weiß auch, daß die frühkapitalistische Verelendung der Massen nur ein Uebergangszustand ist. Trotzdem sucht er immer wieder nach allgemeinen auf alle Epochen anwendbaren Wirtschaftsgesetzen, anstatt die besonderen Tendenzen des Kapitalismus zu ermitteln. In diesem seinem Bestreben zeigen sich Reste einer utopistischen Auffassung, die bei den unentwickelten russischen Verhältnissen nur zu begreiflich sind. Jedenfalls gebührt Tschernyschewsky das Verdienst, in seinen Anmerkungen zu den von ihm übersetzten Schriften des eng-

* N. Tschernyschewsky, ein Lebensbild von Georg Steklow. Kleine Bibliothek Nr. 29. J. H. W. Dietz Nachf., Stuttgart. 96 S. Preis 1 M.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id416951805-19131202/1 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG