

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes.

Abonnementspreis pro Monat einschließlich Bringerlohn 70 Pfg., bei Selbstabholung in der Expedition oder den Filialen 60 Pfg.; mit der illustrierten Wochenbeilage Neue Welt einschließlich Bringerlohn 80 Pfg., bei Selbstabholung 70 Pfg. — Durch die Post bezogen vierteljährl. 2.10 Mk., für 1 Monat 70 Pfg. (Westgeld vierteljährl. 42 Pfg., monatl. 14 Pfg.).

Redaktion: Tauscher Straße 19/21. Telegramm-Adresse: Volkszeitung Leipzig. Telefon: 13098. Sprechstunde: Wochentags 6—7 Uhr abends (außer Sonnabends).

Inserate kosten die 6gespaltene Pettzeile oder deren Raum 25 Pfg., bei Platzvorschrift 30 Pfg. Schwieriger Satz nach höherem Tarif. — Der Preis für das Beilegen von Prospekten ist 3.50 Mk. pro Tausend für die Gesamtauflage, bei Teilaufgabe 4 Mk. — Der Betrag ist im voraus zu entrichten. Schluß der Annahme von Inseraten für die nächste Nummer früh 9 Uhr.

Erscheint täglich nachmittags mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Verlag, Expedition und Inseraten-Annahme: Leipzig, Tauscher Str. 19/21, Hofgebäude. Telefon: 9721.

Der Eisenbahnerkrieg in Frankreich.

Ein Ueberfall! Ein Verbrechen! So heult es aus den Spalten der bürgerlichen Presse. Die Eisenbahner Frankreichs haben gewagt, zu streiken! Und mit einem Ruck stand der bürgerliche Staat still. Es wurden keine Geschäfte mehr gemacht, der Profit war dahin. Aber welchen Zweck hat die menschliche Gesellschaft, wenn kein Profit mehr gemacht werden kann? So fragen empört die herrschenden Klassen, nach deren Ansicht die menschliche Gesellschaft gleichbedeutend ist mit der bestehenden kapitalistischen Gesellschaft. Und mit einemmal laucht ihnen die gigantische Bedeutung der menschlichen Arbeit auf, derselben Arbeit, die bisher für sie lediglich ein Objekt der Ausbeutung, der persönlichen Bereicherung war. Sie betreiben das Geschäft mit Eisenbahnzügen und Personentransport, wie andre mit Klopappier oder Margarine Geschäfte machen. Profit! Profit! Alles übrige ist Nebensache! Daß das Eisenbahnwesen die Lebensader des modernen kapitalistischen Staates ist, daß in einer Zeit entwickelter Klassenkämpfe dieser Organismus ganz besonders empfindlich ist gegen alle Störungen durch den sozialen Krieg, daß man also, wenn irgendwo, gerade im Eisenbahnwesen ganz besonders den Ausbruch sozialer Kämpfe verhüten muß durch auskömmliche Bezahlung der Arbeiter und zufriedenstellende Gestaltung ihrer Arbeitsbedingungen — was kümmert das unsre Kapitalisten? Die Eisenbahn, sagen sie, ist unser Privateigentum, und das Privateigentum ist heilig. Mit ihm können wir machen, was wir wollen. Der Staat ist dazu da, daß er uns eventuell mit seinen Bajonetten die Möglichkeit gibt, zu tun, was wir wollen. Wenn wir unsre Arbeiter erbärmlich bezahlen, sie durch Ueberarbeit und Unterentlohnung entkräften, ihnen keinen freien Tag geben, so ist das völlig unsre Privatsache, und geht keinen Menschen was an. Wir betreiben die Eisenbahnen nicht zum Vergnügen, auch nicht, um dem Verkehr zu dienen, sondern lediglich, um damit Profit zu machen. Und wenn unsre Arbeiter Forderungen stellen, die wir nicht bewilligen wollen, weil sie dadurch unsern Profit bedrohen, so pfeifen wir auf den „Verkehr“. Und wenn der ganze Staat durch den Streik zugrunde geht: wir sind Prinzipienmenschen und unser höchstes Prinzip heißt Profit.

Vom kapitalistischen Standpunkt, vom Standpunkt der heutigen Gesellschaftsordnung aus läßt sich gegen diese Logik überhaupt nichts einwenden. Wer will, daß die großen Produktionsmittel, die Eisenbahnen, die Post, der Grund und Boden, der uns Brot gibt, die Bergwerke, Hüten und Salinen usw., Privateigentum bleiben sollen, oder, was dasselbe ist, von dem privatkapitalistischen Staat nach kapitalistischen Grundsätzen ausgebeutet werden sollen, wer will, daß diese Produktionsmittel zwar durch gemeinsame, wohlorganisierte Arbeit betrieben werden sollen, daß der Ertrag dieser gemeinsamen Arbeit von Hunderttausenden aber in die Privattaschen des oder der Privateigentümer gleiten sollen, der muß natürlich auch die Konsequenzen dieses Standpunkts ziehen und darf sich nicht beklagen, wenn es in diesen Betrieben genau so zugeht, wie in andern. Wer hier die kapitalistische Ausbeutung will, der muß auch den Kampf der Ausgebeuteten mit in den Kauf nehmen und darf nicht sagen: ein Streik im Baugewerbe — nun ja, aber ein Streik im Eisenbahngewerbe ist ein Verbrechen. Er sagt damit nichts andres, als: ein Streik, den die bürgerliche Gesellschaft eine Wette mit ansehen kann, das mag noch hingehen, aber ein Streik, der mit einem Ruck alles lahmlagt, der der kapitalistischen „Ordnung“ mit einem Schlage die Temporalien sperrt, den können wir nicht dulden, das ist ein Verbrechen! Diese lächerliche Argumentation beweist nur, wie unvereinbar schon heute das Privateigentum an den großen Produktionsmitteln mit den Bedürf-

nissen der Gesellschaft geworden ist. Hier hilft kein Ausnahmegesetz gegen die Eisenbahner, die man in Staatsklanten verwandelt, um ihnen unter dieser Etikette das Koalitionsrecht zu nehmen, hier hilft nur die Aufhebung des Privateigentums an den großen Produktionsmitteln und ihre Ueberführung in das Gesamteigentum der arbeitenden Nation.

Es versteht sich, daß gegen diese eiserne Logik der Tatsachen die bürgerliche Presse einmütig anbellt. In komischer Verkennung der Tatsachen bejammert jetzt die Kölnische Zeitung die verschwundene „bürgerliche Treue“ der streikenden Beamten, als ob es nicht das Kennzeichen der kapitalistischen Gesellschaftsordnung wäre, alle Beziehungen der Menschen untereinander in reine Geldbeziehungen verwandelt zu haben. „Die Bourgeoisie hat alle bisher ehrwürdigen und mit frommer Scheu betrachteten Tätigkeiten ihres Heiligenscheins entkleidet. Sie hat den Arzt, den Juristen, den Pfaffen, den Poeten, den Mann der Wissenschaft in ihre bezahlten Lohnarbeiter verwandelt“, heißt es schon im kommunistischen Manifest, und nichts ist alberner, als wenn die Kölnische Zeitung jetzt sich bemüht, die verschwundene „bürgerliche Treue“ mit Hilfe des — Strafrichters wieder herzustellen:

Was die Rechtsfrage angeht, so bildet die verabredete Unterbrechung des Bahnverkehrs nach bürgerlichem Recht ein mittelbares Vergehen, das sühbar wäre, wenn es sich um einen einzelnen handelte. Die Gerichte können indes auch einschreiten, weil die Fachvereine der Eisenbahner ungesetzlich sind. Das Gesetz von 1884, das den Angehörigen eines Fachs oder Berufs ermöglicht, sich zusammenzuschließen, ist nicht auf die Angestellten der Eisenbahnen anwendbar, die sich in derselben Lage befinden wie die Staatsbeamten. Die Gesellschaften sind keine Privatunternehmer, die mit ihren Angestellten und Arbeitern Vereinbarungen über Lohn- und Arbeitsbedingungen treffen können, es ist ihnen ein öffentlicher Dienst übertragen, den sie gemäß allgemeinen und besonderen Gesetzen zu verrichten haben; sie befinden sich in einer Zwangslage, indem es ihnen nicht zusteht (!), ihre Leute auszusperrn, wie es jeder Fabrikant jederzeit vermag. Dementsprechend haben die Angestellten ihrerseits nicht das Recht, in den Ausstand zu treten. Nur die Schwäche der öffentlichen Gewalten, das Kriechen vor einer zahlreichen Wählergruppe, hat es vermocht, ihnen gegenwärtig dieses Recht anzusprechen, das sie aus einem einseitigen Beschluß der Kammer von 1894 herleiten, der nicht Gesetz geworden ist. Vergebens wurde seither ein Ministerium nach dem andern aufgefodert, die Frage des Rechts auf den Ausstand durch die Gerichte entscheiden zu lassen, die sie schließlich verneint hätten. Ob die Regierung nun den Mut haben wird, den Verhaftungen Folge zu geben? Es ist, vom Standpunkt des Strafrechts betrachtet, ein Vergehen gegen die Sicherheit des Staats vorhanden, begangen und erschwert durch eine weitverzweigte Verschwörung mit politischen, unpolitischen Zielen, die der Ministerpräsident Briand als solche treffend gekennzeichnet hat.

Hier wird die gewerkschaftliche Organisation eine „weitverzweigte Verschwörung“, vor deren Unheimlichkeit es gilt, den Philister gruselig zu machen. Und das Gewissen der herrschenden Klassen in Deutschland ist zu schlecht, als daß ihnen die erschreckte Phantasie nicht schon das Bild eines Eisenbahnerstreiks in Deutschland ausmalte. Die Post, das bekannte Berliner Scharfmacherblatt, weist auf den Eisenbahnerausstand in Frankreich hin und erklärt, es werde in Deutschland genau noch so weit kommen, wenn die Regierung nicht endlich energisch zugreife.

Die sozialdemokratisch organisierten Massen wissen jetzt, daß es ihnen möglich ist, tagelang die Straßen zu beherrschen, ohne daß mit den schärfsten Mitteln gegen sie vorgegangen wird. Das Verhalten der Staatsgewalt in Noabit hat keine abschreckende Wirkung auf sie ausgeübt. Die Revolverfähigen jener Straßenkämpfer sind wahrscheinlich heute in den Kasernen und Budiken die Helden des Tages. Die dem Deutschen angeborene Kampflust wird sich nur zu leicht zu weiteren Ausdehnungen hinreißen lassen. In den Kreisen der sozialdemokratischen

Massen heißt es jetzt, der Klassenstaat hat Militär, aber er gebraucht es nicht. Wer aber bürgt uns dafür, daß der Klassenstaat, der in der Metallindustrie eben abgeschlossen ist, nicht bald wieder gebrochen wird? Wer bürgt uns dafür, daß nicht bald hier, bald dort neue Ausstände entstehen, die bald zu Aufständen werden. . . . Wenn nicht bald der Masse des Volkes durch das Erfassen der Gedanke wieder lebendig gemacht wird, daß Aufforderung zum Umsturz der Staatsordnung etwas Verbotenes ist, dann, fürchten wir, wird eines Tages die Ordnungsliebe und Arbeitsamkeit der deutschen Arbeiter, die heute noch vorhanden ist, beseitigt werden von ihrem Nachbarn und der Sucht, den Staat allein für ihre angeblichen Klasseninteressen auszunutzen.

Ausnahmegesetze, Revolver und Bajonette: das sind die geistigen Waffen, mit denen man den Gang der historischen Entwicklung hemmen will! Aus alledem spricht nur der totale Bankrott einer versinkenden Welt.

Einer unsrer Mitarbeiter, der zufällig beim Ausbruch des Streiks in Paris war, schreibt uns:

Ich war am Sonntag, den 10. Oktober, über Köln nach Paris gefahren. Am Montag früh traf unser Zug pünktlich ein. Es war allgemein bekannt, daß „etwas im Gange ist“, die Morgenzeitungen vom Montag brachten Artikel mit der Ueberschrift: „Die Eisenbahner der Nordbahn sind zu allem entschlossen“, aber das Publikum war sich der drohenden Gefahr nicht im geringsten bewußt.

Im Laufe des Tags hatte ich Gelegenheit, mit verschiedenen Genossen in Paris zu sprechen. Einzelne sprachen sich recht skeptisch aus und meinten, es handelte sich vielleicht um ein neues Beispiel der sogenannten „revolutionären Gymnastik“, die aber oft nur eine „Gymnastik der Zunge“ sei. Abends gegen 7 Uhr sagte man mir allerdings auf der Redaktion der Humanité, daß meine Absicht, am Dienstag nach Brüssel zu fahren, sich wohl kaum werde verwirklichen lassen, denn der Ausbruch des Streiks auf der Nordbahn stehe unmittelbar bevor. Immerhin war zu dieser Zeit die Situation noch unbestimmt. Erst in der Mitternachtsstunde fiel die endgültige Entscheidung: die beiden großen Syndikate der Eisenbahnarbeiter und der Heizer und Mechaniker hatten den Streik beschlossen.

Am Dienstag früh, als ich auf die Straße trat, rief man bereits Extrablätter aus: „Streik auf der Nordbahn.“ Ich begab mich zum Bahnhof. Er war gesperrt. Kleine rotköpfige Infanteristen bildeten eine Kette, die Municipalgarde, mit den pferdeschweifgeschmückten Messingketten auf dem Kopf, hielt hoch zu Ross vor dem Haupteingange: niemand wurde eingelassen. Auf meine Fragen antwortete ein Polizist, daß in früher Morgenstunde ein paar Vorortzüge verkehrt hätten, daß aber kein Fernzug mehr einlaufe und auch keiner mehr abgehen würde. Auf dem nächsten Postamt fragte ich, wie es mit den Briefen sei, ob Hoffnung da wäre, daß ein Brief nach Brüssel abgeht. Der Postbeamte meinte lächelnd, man höre etwas von Postautomobilen, aber ob es gelingen werde, die Briefe abzufertigen, sei doch sehr fraglich. — Ob ein Telegramm nach Berlin befördert werden könne? Die Telegraphenbeamten streiften doch nicht? Pasencore! (noch nicht) war die charakteristische Antwort.

Fort mußte ich. Wenn es nicht gelang, nach Brüssel zu kommen, dann mußte ich schleunigst nach Berlin. Wo Umwege. Auf der Ostbahn erklärte man mir, daß abends um 9 Uhr ein Schnellzug über Metz nach Frankfurt gehe. — Wird er sicher abgehen? Der Beamte im Auskunftsbureau antwortete recht bestimmt: „Gewiß geht er.“

Ein Schaffner, dem ich die gleiche Frage stellte, zeigte mir das Extrablatt der Humanité, wo gesagt war, es sei der Wille der Eisenbahner, den Streik auf die Nordbahn zu beschränken. — Ja aber. . . . — Aber freilich, wenn die Regierung Unannehmlichkeiten macht, dann. . . . Ein sehr bezeichnendes Zusammenhängen erganzte den Satz.

Schön, mein Freund; wenn ich reise, riskiere ich nicht, daß der Zug auf der Strecke vor Metz liegen bleibt? — „Rum.“ Wenn der Zug abgeht, wird man die Reisenden nicht überflüssigen Schikanen aussetzen. Schikanieren, wissen Sie, das ist nicht unsre Sache, das machen die . . . andern.“