

# Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes.

Abonnementpreis im Monat einschließlich Bringerlohn 2.20 Mk., bei Selbstabholung 2.10 Mk. — Durch die Post bezogen vierteljährlich 8.00 Mk., für 1 Monat 2.20 Mk. (Bestellgeld vierteljährlich 90 Pfg., monatlich 80 Pfg.). — Postcheckkonto Nr. 53 477.

Redaktion:  
Leipzig, Tauchaer Straße 10/21.  
Telegramm-Adresse: Volkszeitung Leipzig.  
Fernsprecher: 18 008.

Inseratenpreise:  
Die 7spaltige Petitzeile 50 Pfg. und 50%, Feuerungszuschlag — 75 Pfg. Desgl. bei Platzvorrückung 65 Pfg. und 50%, Feuerungszuschlag — 88 Pfg. Schluß der Annahme von Inseraten für die nächste Nummer früh 9 Uhr. Postcheckkonto Nr. 53 477.

Erscheint täglich nachmittags, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Verlag in Leipzig, Tauchaer Straße 10/21, Fernsprecher: 4508 • Inseraten-Abteilung Fernsprecher: 2721.

## Alld deutsches Spiel mit dem Feuer.

### Sünden urg „darf“ nicht vor den Ausschuß!

Berlin, 14. November. Reaktionäre Berliner Blätter berichten über eine monarchistische Demonstration vor dem Reichstag, in deren Mittelpunkt Hindenburg gestanden hat. Als dieser durch den Biergarten zum Reichstag fahren wollte, versperrte der nationalsozialistische Pöbel den Weg und umgab das Auto. Es gab Hochrufe auf Hindenburg und Lubendorff und Verwünschungen gegen den Untersuchungs-ausschuß, gegen die Juden und gegen die Revolution. Das Auto mit Hindenburg fuhr ganz langsam, die Menge marschierte mit und sang „Deutschland über alles“ usw. Der Zug ging nach dem Reichstag, wo sich etwa tausend Studenten, Schüler, Reichswehrleute usw. angelammelt hatten. Schwarzweiße Fahnen waren sichtbar. Ein Student sprang auf ein Auto, das vor dem Reichstage hielt, und richtete eine Ansprache an die Menge. Er forderte auf, alles zu tun, um zu verhindern, daß Hindenburg den Ausschuß bereite. Er schloß mit einem Hoch auf das Kaiserreich. In diesem Augenblick kam das Auto des Feldmarschalls v. Hindenburg heran. Die Menge umarmte das Auto und rief: „Nicht hinein-gehen.“ Darauf gab Hindenburg dem Chauffeur Schmunzeln die Befehle nach Hause zu fahren!

### Der nationalsozialistische Wübel beherrscht Berlins Straßen.

Berlin, 15. November. (Eigene Drahtmeldung der L. Z.) Die demagogischen Kundgebungen fanden gestern Abend ihre Fortsetzung anlässlich einer Versammlung, in der Erbherrn sprechen sollte. Der Saal war rechtlich von etwa anderthalb Tausend Nationalsozialisten besetzt worden, unter denen man zahlreiche Führer, sowie eine erhebliche Anzahl von Anführern der Reichswehr in voller Uniform, daneben auch viele „Schwarzweisser“ in Zivil, bemerken konnte. Erbherrn war nicht erschienen. Da der angekündigte Mitredner, Professor Hof, das Wort ergreifen wollte, wurde er — ebenso wie der Versammlungsvorstand — niedergerückt und verhaftet. Darauf trat eine Reihe von Reichswehrsoldaten auf, die gegen Erbherrn, den Reichswehrführer, wetterten und von den versammelten Soldaten von Amerikanen lammerten. Es gab zahlreiche Hoch auf Hindenburg, den Kaiser und das alte Reich. Als ein Soldat hervortreten wollte, wurde er von zwei Reichswehrsoldaten hinausgedrückt.

Nach Schluß der Versammlung formierte sich mit Hilfe von Ordnung in Gestalt von Reichswehrsoldaten in Zivil und Uniform ein Demonstrationstrupp. Um über den Reichstagsplatz nach der Reichshaus zu marschieren, die Sicherheitswehr mochte einen schützenden Versuch den Weg aufzuweisen, nach wenigen Minuten setzte er aber seinen Weg ungeschindert fort. Die anwesenden Nationalsozialisten wurden wieder eingeschickt. Ein Auto kam schwer beladen mit Sicherheitswehr und Maschinengewehren fuhr an dem Zug vorbei. Der Offizier ließ die aber trotz wiederholten Verlangens der Anstehenden keine Anhalten ab. Erst vor der Reichstagskammer war die Straße mit Tränkepulver versehen, und die tapferen Demonstranten stoben beim Willen der Patrouille freischend und heulend auseinander.

Der stark komponierte Demonstrationstrupp fand jedoch am Reichsfinanzministerium neuerdings zusammen und hier veranstaltete man von neuem auf Hausgasse ein offenbar elegantes Konzert. Autos mit Soldaten der Sicherheitswehr fuhren dazwischen spazieren und die Mannschaff sah sich bald dem Treiben zu.

Dieses Auftreten der Reaktion fällt auch den Reichsloyalisten auf die Nerven. Der Vorstand der Bezirksorganisation Groß-Berlin der NSDAP veröffentlichte an der Spitze des Vorwärts einen Aufruf, in dem er erklärt: „Die Schul- und Volkshochschulen schließen zu schließen. Wir wollen sie weiden!“ Er ruft zu drei großen Demonstrationen am Sonntagvormittag auf.

### Was die Regierung zu sagen weiß.

Berlin, 14. Nov. Offiziell wird gemeldet: „Es haben heute mehrere Demonstrationen, an denen sich im wesentlichen Studenten und Schüler beteiligten, vor dem Reichstagsgebäude stattgefunden. Diese Demonstrationen laufen den Bestimmungen, die durch das Oberkommando auf Grund des Belagerungszustandes erlassen sind, zuwider. Das Oberkommando wird auf das nachdrücklichste dafür Sorge tragen, daß beratige Demonstrationen und Umzüge unter allen Umständen unterbleiben.“

Wenn das Proletariat in ruhiger Weise demonstriert, wird scharf geschossen, wenn der nationalsozialistische Fanatismus einen wilden Straßenkampf vollführt, beugnet sich die Regierung mit einer — nachträglichen — Repression.

### Wiederum eine Pressehebelung.

München, 14. November. (Mittl. Drahtmeldung.) Der Oberbefehlshaber des Bayerischen Heeres, Generalmajor v. W. 4., Generalmajor von W. 4., hat das Verbot der unabhängigen Zeitung

Der Kampf auf vier Tage verboten, wegen der verheerenden Denunziation der Einwohnerwehren gegenüber dem Feinde. (11)

Der Vorwand der Presseunterdrückung ist dürftig genug. Anstatt die allernüchternen Angaben des Kampfs über die Stärke der Einwohnerwehren zu widerlegen, unterstellt man unser Organ. Das sagt alles.

### Die Kohlenkatastrophe.

Berlin, 14. November. In einem Telegramm tritt der Reichsausschauer Bauer der in Süddeutschland verbreiteten Auffassung entgegen, daß in Berlin beabsichtigt sei, noch norddeutsche Betriebe mit Kohlen zu beliefern und die süddeutsche Industrie stillzuliegen. Das Telegramm besagt: „Da lebenswichtige Industrien zunächst berücksichtigt werden, ist auch in Norddeutschland bei anderen Betrieben vorläufig Arbeitseinstellung unabwendbar. Beispielsweise können die wichtigsten mitteldeutschen Kalkwerke wegen Kohlenmangels nicht arbeiten.“

Hamburg, 14. Nov. Nach einer Verlautbarung der Kohlenwirtschaftsstelle wird vom 15. November an der gesamte Industrie von Hamburg, Altona und Wandsbeck der Kraftstrom ausgeschlossen. Die Maßnahme ist infolge der schlechten Kohlenzufuhr notwendig, um den dringenden Strombedarf für die Lebensmittelbetriebe und Verkehrsmittel und für den Lichtverbrauch weiterhin decken zu können.

Essen, 15. Nov. In einer in Essen abgehaltenen Zusammenkunft wurde die Absendung eines Telegramms nach Berlin beschlossen, das die Forderung enthält, daß die Eisenindustrie des Reichs den Brennstoffverbrauch der Rüstungswerte unerschöpflich die Stilllegung des größten Teils der Eisenindustrie bedeute. Die Durchführung sei unumgänglich. Man lehne die Verantwortung ab und wäge sich, der Erfüllung Folge zu leisten.

### Zum Wiederaufbau der zerstörten Gebiete.

Berlin, 15. November. Offiziell verlautet: Vom 22. September bis 18. Oktober haben aus Arbeitnehmern und Arbeitgebern zusammengesetzte deutsche Sachverständigenkommissionen Besichtigungsfahrten in den zerstörten Gebieten Frankreichs gemacht, um einen allgemeinen Eindruck von den typischen Zerstörungspunkten und Schadenstruppen sowie von den Wiederherstellungsarbeiten zu gewinnen, an denen sich Deutschland beteiligen könnte. Der erstattete Sachverständigenbericht wird jetzt mitgeteilt. Auf allen Fahrten wurden zahlreiche deutsche Kriegsgefangene bei der Arbeit gesehen. Es sollen noch 250 000 Man sein.

Berlin, 15. November. In einer von den freien Gewerkschaften einberufenen Versammlung wurde eine Entschließung angenommen, nach der die deutsche Arbeiterschaft sich bereit erklärt, die Kriegsgesangenen durch freie Arbeiter abzulösen und tatkräftig an dem Wiederaufbau der zerstörten Gebiete Nordfrankreichs mitzuarbeiten.

Basel, 14. November. (Z. M.) Nach dem Journal des D. hat die Schweizerische Sachverständigenkommission einen neuen Anlauf an Deutschland beschlossen, mit der Arbeiterschaft für das zerstörte Gebiet sofort zu beginnen. — Nach dieser Meldung wäre bereits schon einmal ein Appell ergegangen.

### Die amerikanische Arbeiterbewegung

#### Vorlesung des Bergarbeiterstreiks.

Paris, 14. November. (Z. M.) Alle Nachrichten über den Abbruch des amerikanischen Bergarbeiterstreiks sind falsch. Die hiesige amerikanische Arbeiterbewegung hat eine Danksagung an den Reichstag und die Reichswehr, daß ein allgemeiner Arbeiterstreik einleiten werde, um den Bergarbeiterstreik zu unterstützen.

#### Ein Sozialistenausnahmegesetz.

Amsterdam, 14. November. (Z. M.) Wie die New York Times melden, sind im Kongress Gesetzentwürfe eingebracht worden, in denen die Regierung ermächtigt wird, gegen die Volkswissen, Anarchisten und andere antisozialistischen Organisationen vorzugehen. Von diesen werden ausserordentlich 22 Zeitungen und Zeitschriften herausgegeben, in denen für die Verschleppung des Privatbesitzes und die Errichtung der bolschewistischen Regierungsform eingetreten wird.

Aus dem letzten Satz geht deutlich hervor, daß es der amerikanischen Regierung vornehmlich darauf ankommt, der wachsenden sozialistischen Bewegung durch Gewaltakte und Rechtsabweigungen Herr zu werden. Wie wichtig die Aktualität ist, beweist die Tatsache, daß Nordamerika vor einem allgemeinen Sympathiestreik für die unabhängigen Bergleute steht.

Newport, 15. November. (Saw.) 73 Personen, die im Verdacht stehen, mit der Organisation der Industriearbeiter der Welt in Verbindung gestanden zu haben, wurden am 12. November verhaftet. — Im Anschluß an eine im Bureau der Zeitung Union Record durchgeführte Hausdurchsuchung wurden die Schriftleiter und mehrere Angestellte in Haft genommen. Die Zeitung hatte einen Bericht veröffentlicht, in dem sie erklärte, daß die zahlreichen von Soldaten beantragenen Handlungen die Hauptursache der Zwischenfälle in Centralia gewesen seien.

### Die Umstellung des europäischen Binnen-Großverkehrs.

Von G. Engelbert Graf.

Europa befindet sich am Anfang einer Verkehrsrevolution, eines gewaltigen und gewaltigen Umstellung seines gesamten Verkehrs. Nicht daß die Handelsflotte für eine ganze Weile aufgehört hat zu sein, daß die deutsche Flotte von den Weltmeeren verschwunden sein wird, ist dabei das Wichtigste, sondern vielmehr die Entwicklung, die darauf abzielt, der Verkehrsachse von Europa eine andre Richtung zu geben. Bisher war der Großverkehr im wesentlichen auf die zwischeneuropäische Nord-Südachse eingestellt; die Verbindungen war den Nordsee nach den Mittelmeerehäfen besaßen eine überragende Bedeutung. Die deutschen Flüsse wiesen dieser Richtung den Weg, und Genua und Triest wurden durch diesen Verkehr befruchtet. In Deutschland lag in der Vorkriegszeit der Schwerpunkt des europäischen Eisenbahnverkehrs; auf seinem Boden befanden sich die Kreuzungen und Weichen aller größeren Durchgangslinien, nicht allein der Nord-Süd-, sondern auch der West-Ost-Linien. Nicht waren schon damals Umgehungslinien deutschen Gebietes geplant; über die nördliche London-Göteborg-Göteborg-Petersburg, war über das Projektstadium nicht hinausgelangt und die südliche, Paris-Simplon-Mailand, war wohl vor Ausbruch des Krieges schon vollendet, aber sie hatte den Anschluß an die Balkanhalbinsel noch nicht erreicht. Den innereuropäischen Großverkehr beherrschte Deutschland; dafür sorgten schon die Zugangskliffe der großen Durchgangslinien, die sich an verschiedenen Stellen, besonders in Berlin, kreuzten. Während des Krieges, schien es eine Zeitlang, als ob auch Deutschland auf eine mehr westliche, aber von deutschen Häfen ausgehende Verkehrsachse das Hauptgewicht legen wollte; aber die Bagdabahnpolitik würde schon im zweiten Kriegesjahr allmählich abgebaut, und der Friede von Brest-Litowsk war, verkehrsgeographisch betrachtet, die Einstellung auf den nordwärts gerichteten Verkehr, erweitert um die Verbindungslinien zwischen Ostsee, im weitesten Sinn sogar dem Nordischen Eismeer, im Norden, und dem Schwarzen Meer im Süden.

Deutschlands imperialistische Träume, die an die Verkehrsprojekte sich anspannen, sind zerronnen. Aus dem Epicer ist eine bloße Schachfigur geworden. Das Schwergewicht Europas liegt heute im Westen, weniger sogar im westlichen Europa, wo Frankreich und England nur die europäischen Einfallstore darstellen, als in Amerika, wo von den Vereinigten Staaten aus das internationale organisierte Finanzkapital sich anschießt, die ganze Erde, auch Europa, in ein riesiges kapitalistisches Ausbeutungsfeld zu verwandeln. Schon machen sich allenthalben die Vorbereitungen bemerkbar, die die Entente trifft, um ihre imperialistischen Pläne, sowohl nach der wirtschaftlichen als auch nach der verkehrspolitischen Seite hin in die Tat umzusetzen.

Die Maßnahmen der Entente zielen darauf hin, einmal Rumpfs-Deutschland so wehrlos als möglich zu machen, um damit vor jeder selbständigen deutschen Politik gesichert zu sein — daher die strategischen „Sicherungen“ an der deutschen Westgrenze und die Schaffung des polnischen Weichselkorridors als Zugangsweg für das Ententekapital — und die verkehrspolitische Isolierung, die schon in Angriff genommen worden ist. Ihre Wirkung, wie ihr Ziel wird sein die Umstellung der Verkehrsachse Europas in die West-Ost-Richtung, die Erschließung Mittel- und Osteuropas von Frankreich und England her. Die Voraussetzungen dafür wurden geschaffen durch die Rahmlegung der Großflüssen Bremen und Hamburg und durch die Angleichung Triests an einen Ententestaat, an Italien; besonders wichtig ist dabei die Ausschaltung Norddeutschlands, dessen langgestreckte Meeresküste allzu stark verkehrsanziehend wirkt und das deshalb von den großen Verkehrs-Durchgangslinien möglichst gemieden werden soll.

Jedes Land hat in seiner geographischen oder seiner politischen Struktur leicht verwundbare Stellen. Die kritische Zone in der deutschen Geschichte ist schon sehr früh die Mainlinie gewesen, die Nord- und Süddeutschland voneinander trennt. Es sind aber letzten Endes keine inneren Gegensätze zwischen dem Norden und Süden, die hier aufeinanderprallen. Die Gefahr liegt vielmehr darin, daß sich von Westen und von Osten her hier fremder Einfluß am stärksten geltend machen kann. Ungefähr in der Richtung der Mainlinie ist das nationale deutsche Sprachgebiet erheblich eingeschnürt, zwischen den beiden Städten Laus in Böhmen und Vorkcourt in Lothringen auf etwa 500 Kilometer eingezogen; die nationale Enge ist durch die Annexion Gesamtlothringens und durch die Neu-