eine Notlandung, denn sollte es bei diesem Kurse bleiben, so würde uns Deutschösterreich ferner als je gerückt, ja sogar in einen wirtschaftlichen und politischen Gegensatz zu uns hineingetrieben werden.

Der Vertrag von Lana erweist sich immer mehr als ein äußerst geschickter Vorstoß der Tschecho-Slowakei gegen das Herz Deutschösterreichs. Sein Endziel ist das von den Tschechen heißbegehrte Wien. Ausdrücklich legen sich die beiden vertragschließenden Teile auf die Friedensverträge fest, sie garantieren einander die ihnen durch diese zugeteilten Gebiete und verpflichten sich auf gegenseitige politische und diplomatische Unterstützung. Aber nicht genug damit bindet sich Deutschösterreich im Falle eines tschechisch-deutschen Gegensatzes an einen Neutralitätsparagraphen und sagt sich von den vier Millionen um ihr Volkstum ringenden Deutschböhmen ausdrücklich los – eine völkische Ungeheuerlichkeit, die einem Brudermord gleichkommt und einem die Schamröte darüber in das Gesicht treibt, daß ein solcher Vertrag Unterschriften von Deutschen trägt. Aber man höre weiter: Die beiden Staaten verpflichten sich nicht nur, die politischen und wirtschaftlichen Verträge, die sie mit Südslawien, Rumänien und Polen abschließen, bekanntzugeben, sondern auch mit keinem anderen Staat ein Abkommen zu schließen, das mit diesem in Widerspruch steht. Deutschösterreich trägt also tschechische Ketten.

An dem Abschluß bezw. Nichtabschluß des Vertrages waren zwei Staatengruppen und Deutschland interessiert. Deutschösterreich spielt dabei die traurige Rolle des willenlosen Objekts. Die erste Gruppe sind die jungen mitteleuropäischen Slawenstaaten unter der zielbewußten Führung der Tschechen. Ihr ganz offen ausgesprochenes Spiel ist, Deutsche und Magyaren durch ein neues Staatensystem zu trennen und durch einen westungarischen Korridor gemeinsame Grenzen zwischen der Tschecho-Slowakei und Südslawien herzustellen, wobei die Südslawen auf die vier deutschen westungarischen Komitate abspirierten.

Dieser Plan wurde von Italien durch den Vertrag von Venedig durchkreuzt, in dem es von Deutschösterreich – wiederum ein Werk des Herrn Schober – die Zustimmung für eine Abstimmung über Oedenburg durchsetzte, obgleich ja der Vertrag von Trianon Westungarn Deutschösterreich zuspricht. Der Sinn des Vertrages von Venedig liegt für Italien in dem Bestreben, Ungarn und Deutschösterreich einander zu nähern, um eine ihm gefährlich erscheinende Vereinigung der Nord- und Südslawen zu verhindern, denn eine Verbindung Danzig – Kattaro, die selbstverständlich unter der Aufsicht Frankreichs stünde, wäre gegen das Herz Italiens gerichtet, das selbst an seiner hafenarmen adriatischen Küste keinen einzigen Hafen aufweisen kann, der die glänzenden Qualitäten von Kattaro ausgleichen könnte.

Das slawische Mitteleuropa unter Führung der Tschecho-Slowakei hat aber trotzdem seine Pläne nicht aufgegeben. Wien ist bekanntlich eine alte tschechische Liebe, und den Appetit auf die Donaustadt haben sicherlich die Gesetze nicht abgeschwächt, die am 1. Januar in Kraft getreten sind und die vollständige Trennung Wiens von Niederösterreich vollzogen haben. Die mitteleuropäischen Slawen behandeln in ihrer Presse schon lange die Bedeutung Wiens als eines slawischen Wachtpostens.

Der Vertrag von Lana arbeitet diesen tschechischen Wünschen direkt vor. Es muß unter allen Umständen gegen diesen Vorstoß ein Gegenzug gemacht werden, der die beabsichtigte Wirkung lähmt. Wie so häufig in entscheidenden Stunden, hat auch unsere Diplomatie bei dem Abschlusse des Vertrages von Lana vollkommen versagt. Es muß festgestellt werden, daß gerade in den Tagen, wo in Wien die Würfel fielen, ein deutscher diplomatischer Vertreter nicht vorhanden war. v. Rosenberg war abberufen und Pfeiffer noch nicht einmal ernannt. Es gibt nur einen Weg, den Schaden einigermaßen wieder auszugleichen, das ist eine rückhaltlose Unterstützung der italienischen Politik, die in diesem Punkt gemeinsame Interessen mit der deutschen hat. Die Italiener wollen die Linie Danzig – Kattaro durch eine solche von Hamburg nach Constanza durchkreuzen. Es ist die alte Verbindung, die Deutschland schon während des Krieges hergestellt hatte. Sie wiederzugewinnen, muß eines der Ziele einer aktiven auswärtigen Politik bleiben. Wir können niemals zugeben, daß Wien zu einem Wachtposten der Slawen wird. Wien in slawischen Händen würde unsere vollkommene politische und wirtschaftliche Abschnürung bedeuten, würde uns den Weg zum Aufbau Rußlands, der auch über Constanza führt, außerordentlich behindern. Der Vertrag von Lana bedeutet also in seinen äußersten Folgerungen nicht mehr und nicht weniger, als daß sich die Tschecho-Slowakei die Vorhand auf Wien gesichert hat. Es bedeutet indirekt einen Sieg der französischen Politik, die ja bekanntlich kein anderes Ziel kennt, als die Zerreißung des deutschen Volkstums. Mit dem Vertrag von Lana wird Deutschösterreich ein Spielball der Slawen.

Und noch eins: In den Tagen der Annahme des Vertrages von Lana, wie berichtet, der frühere Außenminister Dr. Simons in Wien einen Vortrag über internationale Rechtsangleichung unter besonderer Berücksichtigung von Deutschland und Deutschösterreich gehalten und dabei auch von Bestrebungen nach einer Rechtsangleichung zwischen Deutschösterreich und den Nachfolgestaaten gesprochen. Auch die Rechtsangleichung von Deutschland und Deutschösterreich ist ein Weg, um die Gemeinsamkeit der Kultur zwischen Deutschland und Deutschösterreich zu kräftigen und den Anschlußgedanken zu fördern. Zweifellos werden diese Bestrebungen stärkere Wirkung haben, als die von Dr. Simons angedeuteten einer Rechtsangleichung mit den slawischen Staaten. Aber sehr interessant war es doch, daß der berühmte Wiener Jurist Franz Klein in seiner Erwiderung mitteilen mußte, daß der vom Justizministerium in Wien auf die Angleichung angelegte Handelsgesetzentwurf von den Handelskammern, denen er zur Begutachtung vorgelegt war, ohne überhaupt in die Beratung des Entwurfs einzutreten, abgelehnt wurde, und Dr. Klein warf die Frage auf, ob man diese Beratung verschieben wollte, weil man nicht die Angleichung an Deutschland brauche, sondern die an die Nachfolgestaaten. Auch das kennzeichnet den Kurs, der gegenwärtig in Oesterreich verfolgt wird. Es ist gut, daß wir die Augen offen halten, damit aus der Notlandung des deutschösterreichischen Staatsschiffes bei dem Tschechen nicht ein dauerndes Anlegeverhältnis wird, für das, wie man sieht, von den Nachfolgestaaten und auch von gewissen Elementen in Oesterreich alle Kräfte eingespannt werden.

Also doch ein Eisenbahnerstreik.

Die Leitung der Reichsgewerkschaft der deutschen Eisenbahnbeamten und -anwärter hat trotz aller Warnungen und trotz aller Hemmungen innerhalb der eigenen Anhängerschaft nun doch den Beschluß gefaßt, den angekündigten Ausstand beginnen zu lassen und heute ist dieser nun zur Wirklichkeit geworden. Den Eisenbahnbeamten muß das eine in das Bewußtsein gerufen werden, daß Ausstände von vornherein zum Scheitern verurteilt sind, wenn sie nicht von der inneren Zustimmung der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung getragen werden. Haben die Verantwortlichen diesen Umstand zur Genüge bedacht? Ja, haben sie überhaupt alle mit dem geplanten Ausstande zusammenhängenden Fragen und Schwierigkeiten genugsam und ernstlich erwogen, haben sie endlich die von ihnen vertretenen und geführten Mitglieder über alle diese Umstände, Fragen und Schwierigkeiten so aufgeklärt, daß jeder Einzelne sich darüber klar werden konnte, was davon abhängt, wenn er und seine Kollegen die Arbeit niederlegen? Wir fürchten nein.

Darum ist es die Pflicht der Oeffentlichkeit, die Stimme der Warnung zu erheben und den Eisenbahnbeamten, das Bedenkliche, ja das Gefährliche ihres Vorgehens in die Erinnerung zurückzurufen. Zurückzurufen, denn es hat früher als etwas Selbstverständliches im Bewußtsein jedes Beamten gelegen, und man darf doch wohl die Ueberzeugung aussprechen, daß es auch heute noch in der Mehrzahl der Beamtenschaft als bedenklich und gefährlich angesehen wird. Zunächst die Frage nach dem Grunde des Ausstandes. Niemand wird verkennen wollen, daß die Not in den Häusern der Beamtenfamilien zu Gaste sitzt, aber es nicht die Not der Eisenbahnbeamten, sondern die Not des deutschen Volkes. Alle, die arbeitend ihr Brot verdienen – und das sind doch mindestens hoch in die 90 v. H. des gesamten Volkes – tragen ihr gerüttelt Maß von Sorgen und Entbehrungen und wissen nicht recht mehr aus noch ein. Jedenfalls aber, wenn die Eisenbahnbeamten an der allgemeinen Not des deutschen Volkes Anteil haben, so soll damit gesagt sein, daß sie ihre eigene Notlage nicht zu ungunsten anderer Bevölkerungsschichten überschätzen dürfen. Damit wird die Notlage der Eisenbahnbeamten nicht etwa geleugnet, sondern auf ihr eigentliches Maß zurückgeführt, ein Maß, das nur gewonnen werden kann, wenn man den einen Berufsstand in der Gesamtheit aller Berufsstände einreiht.

Weiter muß darauf hingewiesen werden, daß es nicht richtig ist, wenn man etwa den Gedanken vertreten wollte, den Eisenbahnbeamten sei ihr Recht verweigert worden. Was seit Oktober des vorigen Jahres für die Beamten getan worden ist, geht in viele Milliarden, und zu dieser unbedingt notwendigen Hilfe fanden sich alle Hände gern bereit, Regierung und Reichstag mit seinen sämtlichen Parteien, dazu auch die öffentliche Meinung im weitesten Umfange. Damit ist allerdings keineswegs jeder Nachteil behoben, jede Ungerechtigkeit beseitigt worden, und je gewaltiger die Teuerung anschwillt, desto sichtbarer treten solche Mängel zutage. Wer wollte da die berechtigten Wünsche der Eisenbahnbeamten leugnen, die namentlich unter der Starrheit der Ortsklasseneinteilung leiden? Aber es ist viel richtiger, zu fragen: Wer leugnet sie denn eigentlich? Und man wird glatt zu der Beantwortung gelangen müssen: Niemand, wenn man etwa die zuständigen Stellen, Regierung und Reichstag, ins Auge faßt. Von Ende Dezember an beschäftigen sich Verhandlungen der Vertreter der Länder, Verhandlungen der Finanzminister, Verhandlungen mit den Verbänden, Verhandlungen des Reichstages und besonders seines 23. Ausschusses dauernd mit der brennenden Frage, wie dem Eisenbahnbeamten über die schlimme Zeit hinweggeholfen werden kann, und das Ergebnis aller dieser Beratungen ist doch, wie wohl auch die Reichsgewerkschaft der deutschen Eisenbahnbeamten und -anwärter zugeben muß, nicht etwa ein Nichts, dem gegenüber zu dem letzten Gewaltmittel des wirtschaftlichen Kampfes gegriffen werden müßte.

Aber es gibt eine noch sehr viel ernstere Seite der ganzen Angelegenheit. Es bleibt nämlich zu prüfen, ob die Eisenbahnbeamten überhaupt in einen Ausstand eintreten können. Natürlich können sie das als Menschen, nicht aber als Beamte. Die Reichsregierung, in der doch auch Sozialdemokraten sitzen, hat deshalb vollkommen recht, wenn sie, wie der sozialdemokratische stellvertretende Reichskanzler Bauer im Hauptausschusse des Reichstages ausführte, den geplanten Ausstand als ein „Attentat auf das Volkswohl" ansieht und „mit allen ihr zur Verfügung stehenden Machtmitteln den ihr aufgezwungenen Kampf ausfechten wird." Nicht für sich, sondern im Namen und Auftrage der Regierung hat Verkehrsminister Gröner den Beamten die Berechtigung zum Ausstande abgesprochen. Darauf hatte eine Zuschrift der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter, Landesstelle Sachsen, gesagt, möglicherweise sei der Minister juristisch im Recht. Die Frage des Beamtenausstandes lasse sich aber nicht nur nach rein formalen juristischen Grundsätzen beurteilen. Was sollte der Beamte denn schließlich tun, wenn der Staat ihm nicht mehr das zum Leben Notwendige gebe? Diese Ausführungen haben den Fehler, daß sie der Auffassung des Verkehrsministers nur ein formales juristisches Recht zubilligen wollen, während es sich doch hier um das eigentliche Wesen des Beamtentums handelt. Man ist eben entweder Beamter oder man ist es nicht. Worin sollen denn die Unterschiede des Beamtentums von den anderen Angestelltenverhältnissen bestehen? Nur darin, daß der Staat den Beamten nicht entlassen kann, daß er für ihn Zeit seines Lebens, auch während langdauernder Krankheit, nach seinem Tode aber für seine Witwe und seine Waisen sorgen muß? Das ist ein sehr gewichtiger Unterschied, aber dieser Unterschied kennzeichnet nur die eine Seite des Beamtentums. Auf der anderen steht eine unbedingte Anerkennung der Pflicht des Beamten gegenüber dem Staate, die keine irgendwie geartete Vernachlässigung oder Unterbrechung erleiden darf. In der Privatwirtschaft steht dem Ausstande der Arbeitnehmer die Aussperrung auf der Seite der Arbeitgeber gegenüber. Es muß mit aller Bestimmtheit bezweifelt werden, ob sich die Fürsprecher des Beamtenausstandes über das Grundsätzliche der Sache so klar geworden sind, daß sie erkannt haben, wie die Arbeitsverweigerung der Beamten mit Naturnotwendigkeit die Auflösung des Wesenskernes des Beamtentums selber zur Folge haben muß.

Endlich noch die Frage: Gegen wen richtet sich der Kampf? Gegen den Staat. Schön. Was ist der Staat? Der Staat ist sprachlich nur eine Wortform, hinsichtlich seines tatsächlichen Daseins nur eine Ausdrucksform für das deutsche Volk, das die Sorge für seine Beamtenschaft übernommen hat, und dessen Diener zu sein, des Beamten höchste Ehre bedeutet. Der Kampf richtet sich gegen das deutsche Volk, von dem oben gesagt werden mußte, daß es in seiner Gesamtheit unter den ständigen Geißelhieben einer furchtbaren wirtschaftlichen Not leidet. Haben sich die Beamten in jedem Augenblicke darüber bedacht, was die Folgen eines Ausstandes sein müssen? Die Eisenbahn ist der Blutkreislauf des Wirtschaftslebens. Ruht sie, so ruht der Personenverkehr; das ist schließlich noch zu ertragen. Aber es ruht der gesamte Güterverkehr für Ernährung, für Kohlen und Rohstoffbeschaffung. Die Schornsteine der Fabriken werden nicht mehr rauchen, die Hochöfen werden ausgeblasen werden, alle Verdienstmöglichkeiten erlöschen, alles, was arbeitend sein Brot verdient, wird hungernd, frierend, ein schnelles Opfer grimmer Seuchen, zu Hause sitzen. Das ganze deutsche Volk, das 23 Völker der Erde in vierunhalbjährigem Krieg nicht zugrunde richten konnten, wird unrettbar jämmerlich zugrunde gehen.

Wir haben die Hoffnung, daß solche Schreckensbilder Phantasiegebilde bleiben. Aber es ist notwendig, alle diese Umstände und Fragen und Schwierigkeiten und Folgen noch einmal zu erwägen und der gesamten Beamtenschaft vor Augen zu halten. Die zustimmende Billigung des deutschen Volkes wird diesen Ausstand nicht tragen. Wer immer Verantwortungsgefühl hat, möge dies bedenken! Dann bleibt ein namenloses Unglück fern, das mit dem ganzen Volke doch auch die Eisenbahnbeamten vernichten müßte.

Die entscheidenden Debatten der Reichsgewerkschaft.

Berlin, 1. Februar. Ueber den Verlauf der für Dienstag Nachmittag anberaumten Sitzung des Hauptvorstandes der Reichsgewerkschaft der Eisenbahner erfährt die T.U. unter anderem: Die Versammlung wurde vom ersten Vorsitzenden der Gewerkschaft geleitet. Anwesend waren dreißig Vertreter der Reichsgewerkschaft aus Berlin und dem Reiche, von denen 22 zur radikalen und acht zur gemäßigten Gruppe gehörten. Seitens der Gemäßigten wurde heftige Anarchie gegen die Radikalen geführt und ihnen das Recht abgesprochen, über die Köpfe der Mitglieder hinweg ohne Urabstimmung den Streik zu proklamieren. Die Radikalen hielten sich dagegen zur Durchführung ihrer Absichten für durchaus befugt und erklärten, daß sie einen Fonds gebildet hätten, aus dem durch Dienstentlassungen gemaßregelten Unterstützungen zufließen sollten, und daß sie die Wiedereinstellung Gemaßregelter gegebenenfalls erzwingen würden. Nach längeren Verhandlungen wurde Mittwoch morgen die Streikparole ausgegeben und im Laufe des Tages der gesamte Eisenbahnbetrieb **stillgelegt.**

Berlin, 1. Februar. Anläßlich des Eisenbahnerstreiks steht die Veröffentlichung einer Verordnung des Reichspräsidenten auf Grund des Artikels 48 der Verfassung bevor, dadurch soll der **Ausnahmezustand** erklärt und die Möglichkeit gegeben werden, Streikposten zu verhaften, Flugblätter zu beschlagnahmen und die Eisenbahnanlagen unter den Schutz der Sipo zu stellen. (Wiederholt, da nur in einen Teil der gestrigen Auflage erschienen.

Die Unklugheit der Reichsgewerkschaft.

Berlin, 1. Februar. Die Freiheit schreibt: „Die Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten hat es unterlassen, sich mit ihren eigenen Spitzenorganisation, dem Deutschen Beamtenbund, und mit den anderen Eisenbahnerverbänden vor ihrem entscheidenden Schritt ins Einvernehmen zu setzen. Sehr klug ist dieses Verhalten auf keinen Fall."

Auch der Vorwärts verurteilt das Verhalten der Reichsgewerkschaft.

Aus Nah und Fern.

Lichtenstein-Callnberg, 2. Februar 1922.

*— **Lichtmeß** ist heute. Da nach den alten Wetterregeln, wenn die Ernte gut ausfallen soll, die Sonne nicht scheinen darf, so wäre heute die richtige Witterung. Freilich richtet sich das Gedeihen der Früchte und der hierzu erforderliche Wechsel zwischen Sonnenschein und Regen etc. nicht nach solchen Lostagen, das liegt in Gottes Hand.

*— **Alle Räder stehen still.** Der Zugverkehr ist nun seit Mitternacht auch auf der hiesigen Strecke stillgelegt, sodaß die Personen, die heute früh verreisen oder an ihre Arbeits- und Unterrichtsstätten fahren wollten, wieder umkehren mußten. Der gesamte Wirtschafts- sowie der Zeitungs- und Briefverkehr etc. sind dadurch mit lahmgelegt. Wie lange dieser Zustand anhalten wird, ist der hiesigen Bahnhofsverwaltung natürlich nicht bekannt, das hängt von den Beschlüssen des Vorstandes der Eisenbahnergewerkschaft und den Regierungsmaßnahmen ab.

*— **Der Naujmannsche Verein** konnte gestern infolge des Eisenbahnerstreiks seinen angekündigten öffentlichen Vortrag über die verborgenen Wunder der Kleintierwelt leider nicht abhalten. Die hierzu im Vorverkauf entnommenen Karten behalten aber ihre Gültigkeit, es ist beabsichtigt, den Vortrag Anfang März stattfinden zu lassen.

Lichtenstein-C., 1. Februar 1922.