

30. III. 1919

118

Internationale Wirtschafts- gefahren und ihre Vorbeugung

Die großen Organisationen der Bergarbeiter, der Eisenbahner und der Angestellten anderer Transportunternehmungen werden in England als die „Tripelalliance“ bezeichnet. Von der Macht dieser Tripelalliance, nur eines Gliedes dieser Alliance, haben wir soeben einen furchtbaren Beweis erhalten. Wie im politischen Leben gibt es aber auch unter den Organisationen der Arbeitnehmer neben Großmächten zugleich kleinere Gebilde, und jedes hiervon ist in erregten Zeiten in der Lage, das Wirtschaftsgetriebe zu schädigen oder es sogar stillzulegen. Ein Unstimmigkeit folgt dem anderen in immer rascherer Reihenfolge, und die Gefahren wachsen zusehends. Die Erfolge der Eisenbahner werden aller Wahrscheinlichkeit nach in Bälde neue Lohnbewegungen entfachen, besonders unter den übrigen staatlichen Angestellten, wo erhebliche Differenzierungen zwischen den Bezügen der einzelnen Bedienstetenkategorien auf die Dauer aus verschiedenen Gründen nicht aufrecht erhalten werden können. Die Wogen drohen über unseren Köpfen zusammenzuschlagen. Wo findet das Auge den rettenden Kahn?

Nahrungsmittelmangel und ungenügende Entlohnung werden allgemeiner Ansicht nach als die Triebfedern des jüngsten Ausstandes angesehen. Daß die Verhältnisse nach beiden Richtungen hin überaus traurig und an der Entwicklung der Geschehnisse mit schuldtragend sind, bedarf nicht erst einer Erläuterung. Dennoch ist der Hauptgrund der Bewegung vorwiegend doch nur in der eigenartigen Geistesverfassung aller Arbeitnehmer zu suchen. Sie glauben, jetzt sei die Zeit angebrochen, die ihnen eine erhöhte gesellschaftliche Stellung, ein selbst relativ erheblich größeres Einkommen bringen, ihrem Dasein einen ganz neuen Inhalt bieten werde. Mit Vernunftgründen und wirtschaftswissenschaftlichen Beweisführungen ist dagegen nicht anzukämpfen. Auch die Großindustrie, die Bankwelt, die Kaufmannschaft — auch sie wollten während des Krieges nicht begreifen, daß, wenn Millionen Menschen hingenommen, andere Millionen entwerbslos, zu Bettlern werden, daß, wenn die Allgemeinheit zugrunde geht, nicht ein kleiner Bruchteil der Bevölkerung zu ansehnlichem, fabelhaftem Reichtum gelangen könne. Die glänzenden Erträge der „Kriegskonjunktur“ werden den wenigsten zum Segen gereichen. Ebenso wenig kann aber auch ein ausgebreiteter Wirtschaftskörper den breiten Massen dieselben, geschweige denn bessere Lebensbedingungen bieten als zuvor. Das wollen aber, wie bereits erwähnt, die Angestellten nicht einsehen. Jede Aufklärungsarbeit ist — wenigstens jetzt — vergeblich. Bezeichnend dafür ist der Umstand, daß der jüngste Eisenbahnerausstand ohne jegliche Mitwirkung der politischen und gewerkschaftlichen Führer ausgebrochen ist. Erst späterhin wußten diese die Leitung an sich zu reißen, wie sie denn überhaupt bis jetzt mit aller Klugheit und Geschicklichkeit vorgegangen sind, um gefährlichen Strömungen Einhalt zu gebieten. Dennoch zeigt es sich deutlich, daß sich die Angestellten immer weniger lenkbar erweisen und die Autorität der bisherigen Führer nicht besonders hoch anerkennen. In zahlreichen — auch staatlichen — Betrieben, ja selbst bei Behörden und Beamten bestehen Arbeiter- und Beamtenträte aller Art, und täglich werden neue gebildet, nimmere bei den

Eisenbahnern, sogar unter staatlicher Mitwirkung. Es wird jetzt in Deutschösterreich viel beraten. Reiz dazu ist, bei der durch die Blockade herbeigeführten Lähmung jeglichen wirtschaftlichen Lebens, mehr als genügend vorhanden. Auch bei den Eisenbahnen. Um nur ein Beispiel anzuführen: Auf den Nordbahnlinien verkehrten vor dem Kriege rund 1000 Züge täglich. Jetzt wird sich die Zuganzahl in allen von der Nordbahn durchzogenen Nationalitätenstaaten vielleicht auf 50 Züge belaufen. Das vorhandene, wenig restringierte Personal hat daher, neben der Bewältigung des „Verkehrs“ genügend Muße zur Besprechung der freilich trostlosen Standesverhältnisse. Durch lange Besprechungen werden aber die Gemüter nicht ruhiger, sondern immer erregter. In den wenig beschäftigten Arbeitsstätten sammelt sich der Mühsinn.

Und damit kommen wir zur Hauptursache aller Kalamität: der Blockade. Deren Aufhebung kann vorerst, wie an dieser Stelle schon einmal nachgewiesen worden ist, die Ernährungsverhältnisse nur wenig bessern. Aber sie wird doch die Einfuhr gewisser Rohstoffe, die Schaffung von Arbeitsmöglichkeiten gestatten. Die Gemüter werden abgelenkt werden, in die Betriebsstätten wird ein neuer Geist einziehen, und die jetzt an die Scholle gebundene Menschheit wird größere Bewegungsfreiheit erlangen. Die Rindfleischmassen können abgetrieben werden. Die radikalste Aufhebung der Blockade könnte das mittlere Europa noch retten — aber auch die westlichen Staaten vor unvorstellbaren Schädigungen bewahren. Auch dort ist die „Tripelalliance“ der Arbeitnehmer am Werke. In England hat, wie kürzlich im Abgeordnetenhaus von Sir Eric Geddes hervorgehoben wurde, die Steigerung der Löhne dazu geführt, daß beinahe alle Verkehrsmittel passiv sind. „Sollen sie“ — so wurde gefragt — „in Einkunft sich nicht mehr selbst erhalten, sondern nur mehr auf Kosten der Steuerträger betrieben werden?“ Dabei ist das Ende der Bewegung gar nicht abzusehen, dergleichen nicht das Maß, bis zu dem die Forderungen der englischen Kohlenarbeiter steigen werden. Auch für Norveget ist geräht, auch sie glauben an den Anbruch eines neuen Zeitalters. Steht es so im klassischen Lande der Gewerkschaften, um wie viel leichter könnten die Funken, die von den „besiegten“ Staaten hinüberfliegen, in den übrigen

Ländern der Sieger ein schreckliches Feuer entfachen. Will die Entente sich vor der Wirtschaftsanarchie schützen, so muß sie uns vor allem, so schnell als nur möglich, neben Nahrungsmitteln auch Arbeitsmöglichkeit geben, die finanziellen und materiellen Mittel zur reichlichen gewerblichen Betätigung. Sie möge sich nicht länger täuschen: Es geht auch um ihre Haut.