

# Dresdner Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Abonnementpreis mit der wöchl. Unterhaltungsbeilage Leben, Wissen, Kunst und Frauenwelt und Jugend einschließlich Bringerlohn monatlich 80 Pf. Durch die Post bezogen vierteljährlich M. 2.75, unter Kreuzband für Deutschland und Österreich-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 Schriftgröße mit 20 Pf. berechnet, bei einmaliger Wiederholung wird Rabatt gewährt. Vereinsanzeigen 25 Pf. Inserate müssen bis spätestens 1/10 Uhr früh in der Expedition abgegeben sein und sind im voraus zu bezahlen. — Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung.

Nr. 280.

Dresden, Mittwoch den 3. Dezember 1913.

24. Jahrg.

Zur Reichstag wird heute die Saberner Säbelplattatur besprochen werden.

Das französische Kabinett Barthou demissionierte. Türkische Truppen überfielen eine turkische Dorfhaft. Gierig wurden getötet.

Präsident Wilson richtete eine Vorkast an den Kongreß. Er vertritt sich entschieden gegen Quertas Präsidentschaft in Afrika.

## Die Erschließung Afrikas.

Tritt der Imperialismus in Asien immer mehr als Hemmnis für die wirtschaftliche Entwicklung auf, so will er Afrika im Sturm lauff bewältigen. Die phantastischsten Verkehrsprojekte werden nicht nur ausgedacht, sondern selbst von den Mächten erwogen, zum Teil gar befristet. Fernwärtigerweise behält sich Hennis in seinem Buch über die Probleme des Weltverkehrs zu den afrikanischen Eisenbahnplänen kritisch und kommt stellenweise zu einem für die Imperialisten geradezu vernichtenden Urteil.

Das grandioseste und vielleicht am ehesten zu verwirklichte Bahnprojekt ist das Kap-Rairo-Bahn, von der ihr Urheber Cecil Rhodes soviel geschwärmt hat. Die Bahn sollte das nördliche mit dem südlichen Ende Afrikas verbinden und dabei ihren ganzen Weg durch britisches Gebiet ziehen. Sie war von vornherein als ein Vollwerk des englischen Imperialismus gedacht und sollte auch nur der Befriedigung der englischen afrikanischen Herrschaft dienen. Deutschland war aber nicht gewillt, einen Teil Ostafrikas an England abzugeben, und infolge des Einpruchs Deutschlands und Frankreichs konnte auch ein Handel mit Belgien über die Abtretung eines Streifens vom Kongostaat nicht zustande kommen. So wird zunächst nur der Wasserweg auf dem Tanganjikaflusse von Südsudan bis zum Tanganjikaflusse. Außerdem werden auch bestehende andere Seen sowie ein Teil des Nils als Wasserwege benutzt werden. In der Form einer Verknüpfung von Wasser- und Bahnweg ist die Verbindung zwischen Rairo und Kap der Verkehrsweg. Von Kapstadt bis Proben-Nil läuft nämlich schon eine über 2233 Kilometer lange Bahn. Die Strecke von Proben-Nil bis an den Tanganjika, im ganzen 725 Kilometer, ist im Bau. Von dem Tanganjika bis zum Simu-See sind es 150 Kilometer, von diesem bis zum Albert-See 350 Kilometer. Dann beginnt der Nil, der nur von Dürbis bis Redjaf nicht schiffbar ist. Von Chartum bis Khartoum läuft schon heute, mit einer Unterbrechung, die bald ebenfalls beseitigt sein wird, eine Bahn, so daß auch der nördliche Teil der Kap-Rairo-Bahn schon fast vollendet ist.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieses transafrikanischen Weges ist, wenn man ihn als Ganzes betrachtet, gering. An einen Durchgangsverkehr zwischen dem Norden und dem Süden Afrikas ist natürlich für Frachten überhaupt nicht zu denken,

und für Personen nur ausnahmsweise, wenn es sich für die Reisenden etwa darum handelt, Land und Leute kennen zu lernen. Ganz abgesehen davon, daß keine Landverbindung je daran denken kann, mit einem parallel laufenden, nicht viel längeren und nur wenig zeitraubenderen Seeweg erfolgreich in Wettbewerb zu treten, würde auch das dreieckige Umland der Güter, das heute notwendig ist, genügen, um einen Durchgangsverkehr völlig unmöglich zu machen. Aber auch bei einem einheitlichen Schienenweg würden die Transportkosten so hoch sein müssen, daß selbst die kostbarsten Waren sie nicht ertragen könnten. Damit ist aber nicht gesagt, daß einzelne Teile dieser Linie nicht von hohem wirtschaftlichem Werte sein können. Vor allem ist ihr südliches Ende, das den Lebensnerv von Rhodesia bildet, von hoher Bedeutung. Ferner glaubt Hennis, daß sich der Seitenweg der Kap-Rairo-Bahn, der nach Katanga geht, allmählich zum Hauptast dieser Linie entwickeln werde, da nach der Vollendung der belgischen Bahn von Katanga bis Sanfuru, wo die Schifffahrt auf einem Nebenfluß des Kongo beginnt, ein Weg durch ganz Afrika hindurch vorhanden sein wird. Durch die schon beschlossene Kongo-Albertville-Bahn wird ein Teil der Nil mit dem Kongo und mit den südafrikanischen Bahnen verbunden werden.

Dagegen haben die phantastischen Pläne der französischen Imperialisten, eine Transsaharabahn zu bauen, natürlich gar keine Aussicht auf Verwirklichung. Es verlohnt sich gar nicht, auf diese „Projekte“ imperialistisch überreizter Köpfe näher einzugehen. Wie wird die Sahara durch eine Bahn durchquert werden können, die irgendwelche Aussichten auf Rentabilität haben würde. Und es zeigt nur, wie der Imperialismus die Köpfe verdreht, wenn selbst italienische Schwärmer schon von einer Saharabahn sprechen, obgleich Italien noch nicht einmal Tripolis wirklich besitzt und dazu in Schulden bis über die Ohren steckt.

Auch die deutschen Imperialisten haben ähnliche phantastische Pläne ausgedacht. Selbst die Regierung hat jüngst einen völlig utopischen Zukunftsplan vor der Öffentlichkeit vertreten. Der Reichsverkehrsminister wurde vom Kolonialamt auf die dadurch gewonnene Möglichkeit einer großen künftigen deutschen Ueberlandbahn Dar-es-Salaam-Duala (Kamerun) hingewiesen. Hennis meint mit Recht, daß dies eine Utopie ist. „Denn in unmittelbarer Nähe des Kongo kann niemals eine parallellaufende Bahn sich zu einer wichtigen Straße des Durchgangsverkehrs ausbauen.“ Eine Ueberlandlinie von Bedeutung im mittleren Afrika wird ihrer wesentlichen Endpunkte wahrscheinlich in Benguela (Angola) finden. Verhandelt etwa die deutsche Regierung mit England um den Erwerb von Angola wegen dieses Zukunftsplanes des Kolonialamtes? Es ist doch klar, daß auch diese Ueberlandbahn noch viele, viele Jahrzehnte auf ihre Verwirklichung warten muß und daß auch sie keine wirtschaftlich günstigen Aussichten hat.

Statt sich mit solchen Phantastereien zu beschäftigen, könnte man sich vorläufig mit einer Bahn von Lüderitzbuch nach Durban begnügen oder mit der Fortführung der Dabibahn durch den Kaprivizipfel bis zu den Victoriafällen, um

dadurch eine Verbindung nach Beira an der Ostküste Afrikas zu erlangen. Auch diese Bahn würde sich vorläufig nicht rentieren, ganz abgesehen davon, daß die Ausführung dieses Planes durch die politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten erschwert werden würde, die zwischen England und Deutschland in Afrika bestehen. Dort, wo das Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung die Ausbildung des Verkehrs notwendig macht, tritt die „Politik“ hemmend in den Weg. Umgekehrt fördert sie solche Bahnen, die für den wirtschaftlichen Fortschritt weniger wichtig oder gar nutzlos sind. Das sind eben die Folgen der kapitalistischen Wirtschaft auf dem Gebiete des Verkehrswesens!

Von den anderen afrikanischen Eisenbahnplänen sind die „Afro-Eisenbahn“ und die „Nordküstenbahn“ erwähnenswert. Die zuerst genannte Bahn soll Tanger mit Darfur an der Westküste Afrikas verbinden, um den Schnellverkehr nach Südamerika zu beschleunigen. Die Kosten dieser 2800 Kilometer langen Bahn werden 700 Millionen Franc betragen, und ihre Veranschlagung soll von einer Reihe von Staaten garantiert werden. Die Nordküstenbahn soll Tanger mit Port Said und Jerusalem verbinden. Beide Bahnen werden noch sehr lange auf dem Papier bleiben. Schon weil der Personenverkehr zu dessen Beschleunigung sie gebaut werden sollen, zwischen den Gegenden, die sie verbinden, noch sehr gering ist und noch lange nicht ausreichen wird, um die gewaltigen Kosten solcher Unternehmungen zu decken.

In dem letzten Teil seines Werkes behandelt Hennis noch ausführlich den Panamakanal. Da wir aber über den Panamakanal in unserer Zeitung schon geschrieben haben, sehen wir hier davon ab, darauf nochmals einzugehen, obgleich bei Hennis darüber recht interessante Bemerkungen zu finden sind. Das ganze Werk von Hennis ist also sehr beachtenswert. Es beleuchtet die wichtigsten imperialistischen Probleme der Gegenwart vom verkehrspolitischen Standpunkt aus.

## Der Kampf mit dem Schuster.

Die Tragikomödie von Jabern ist um einen Akt reicher geworden. Es ist endlich Blut geflossen, wenn auch nur das eines armen verkrüppelten Schustergelellens. Die ganze Welt ist über die Jaberner Vorfälle in Aufruhr. Im Reichstag regnet es Anfragen und Interpellationen, Statthalter und Staatssekretäre geraten ins Wanken, aber der ruhende Pol in der Erbscheinung flucht ist wenigstens vorläufig noch der Herr Leutnant v. Forstner. Der Herr Leutnant marschiert noch stolz an der Spitze seiner Mannschaft in Jabern herum, jederzeit bereit, den erlangten Belohnung durch neue Heldentaten zu vergrößern. Zur Verübung einer solchen Heldentat hatte der Herr Leutnant Dienstag früh in Detmold eine gute Gelegenheit, die natürlich nicht unbenutzt blieb. Eine Schilderung des Vorfalles haben wir gestern gebracht. Der Herr Leutnant v. Forstner fühlte sich durch Jurats beleidigt. Flugs machte er seine bewaffnete Macht mobil, um den Krieg gegen die Sünden zu eröffnen. Aber der Feind

Oberst a. D., der mit der Gräfin in einem durch Liebe und Eitelkeit erfüllten Konfubinat lebte und sich von der großen Hofkette ausziehen ließ. Da zogen am Zeugnis ein Herr von Bennigsen wie der unermessliche Graf Wolff-Metternich vorüber. Da hörte man von einem Grafen von Holz, Freiherrn von Hagenow und anderen Hochadeligen.

Aber Puffi war nicht übertrieben standesstolz; sie neigte auch Bürgerliche, wenn's nicht anders ging.

Ein Regierungsbaumeister erbat die folgenden: 1. Nidin, keine Kinder, geschieden, 28 Jahre, sofort eine Million, hübsch, Mutter lebt, später eine Million; 2. Doppelwaise, 34 Jahre, hübsch, eine Million; 3. kinderlose Witwe, 30 Jahre, schön, zwei Millionen; 4. Spanierin, 30 Jahre, hübsch, etwa dreiviertel Millionen. Jetzt fühlt er sich um seine Fäden betrogen, weil die Partie nicht zustande gekommen ist. Aufrichteten Lebensmännern, einem Steinbruchbesitzer, ein paar Regierungreferendaren, die ein größeres Darlehen suchten, soll die Angeklagte unter trügerischen Vorpiegelungen die letzten paar braunen Lappen aus der Tasche gezogen haben, so daß sich einige der Herren in Monte Carlo oder an einem anderen standesgemäßen Orte erschossen. Der Geldgeber ist zuweilen der millionenreiche Wucherer Heinrich Pariser, der vor dreizehn Jahren wegen Wuchers zu zwei Jahren Gefängnis verurteilt worden ist, aber bisher à la Fulenburg wegen andauernder Krankheit die Strafkast nicht hat antreten können. Der Wucherer verleiht Geld gegen 25 Prozent Zinsen fürs Vierteljahr, die er im voraus abzieht. Er soll mit Hilfe der Angeklagten einen Dr. Hennis von Aken, Leibsurfchen des Kronprinzen bei den Bonner Vorurufen, zum Selbstmord getrieben haben. Da ist die Prinzessin Alexandra von Hessenburg-Südningen, die sich mit bemüht haben soll, feudale Ehen im Himmel der Kuppelgräfin zu schließen. Bisher gelang es allerdings noch nicht, die Prinzessin an den Augenstand zu bringen. Grund: Dauernde Keuschheit; keine genaue Adresse; der Staatsanwalt bemüht sich noch... Da ist die ewig geldbedürftige Prinzessin Luise von Belgien, die ehemalige Gattin des Prinzen von Sachsen-Koburg, Tochter des selig verlebenden Belgierkönigs Leopold. Sie brauchte wieder einmal Geld und kaufte durch Vermittlung der Angeklagten von

## Die Kuppelgräfin.

Es gibt einen Schundroman, in dem sich ein Weib mit aberwitzlichen Anissen zur Gräfin macht, um dann in der sogenannten großen Welt eine männermordende Rolle zu spielen. Wie sachliche, harter Kapitalausgabe aus einem solchen Kapitalgezeugnis sehen sich die Verhandlungsberichte des Wucher-Prozesses, der sich vor dem Landgericht der Reichshauptstadt abspielt.

Der Mittelpunkt der neuesten Berliner Sensation ist die Gräfin Fjöhler von Kreuzberg. Früher hieß sie schlicht Puffi W., denn genau genommen kam sie als Tochter eines armen Schneider in Offenbach zur Welt. Da sich aber begeben krümmte, was ein Mädchen der Lebenswelt werden will, so verbrachte sie auch Puffi W. ihr Geld schon in sehr jungen Jahren auf der Straße, was unter sittenpolizeiliche Kontrolle und damit auf jenes Gleis, auf dem ein Umkehren so leicht nicht möglich ist. Im Gegenteil: Puffi lernte ihre Geschäft in großem Stille zu betreiben, machte in Frankfurt a. M. hochelegante Salons für die zahlungsfähige Lebenswelt auf, besaß Equipagen und Pferde, unterhielt einen festen Theaterkreis, zog ihre Schwester und andere junge Mädchen mit sich, führte selbst ihre uneheliche Tochter, als sie kaum der Gasse entwachsen war, der Prostitutions in die Arme, wurde wegen Missetaten angeklagt und wegen Mangel an Beweisen freigesprochen, betrat eine Hamburger Hotelbesitzer, wurde geschieden und betrat wieder. Diesmal aber keinen bürgerlichen Weib.

Rein Puffi hatte inmitten der Lebenswelt gelernt, worauf es ankommt, wenn einem die Türen der hochwohlgeborenen Gesellschaft offen stehen sollen: es kommt darauf an, daß man einen angesehenen, sicheresicheren Namen hat, daß man auf der Wittenberge was hermachen kann. Kurz, Puffi heiratete ablig. Wie das zu Stande ging? Man frage einmal die Baroninnen, Gräfinnen und Freiherren der Berliner Hofwelt, wie sie zu ihren Namen gekommen. Die Sache ist verblüffend einfach. Wie sind gefegnet mit einer haltigen Reihe abliger Habentische, die sich im Grunde genommen nur dazu eignen fühlen, ihren klingenden Namen klingend zu verlaufen. Puffi W. zum Beispiel vertrat dem Oberleutnant zur See a. D. Ernst Grafen Fjöhler von Kreuzberg

25000 R. und so kam eine von jenen Scheinehen zustande, die längst zu einem blühenden Geschäft geworden sind. Es wimmelt in den Weltstädten von solchen abligen Substinnen des Nachlebens, die einen Grafentitel anheirateten, ohne den Mann ihrer Wahl länger als wie auf dem Standsbaum gesehen zu haben. Er kriegt seinen Fahren Geld und kann nach der Scheibung denselben Handel mit einer anderen abschließen; die Sache lohnt sich.

Nur für den Grafen Fjöhler lohnte es sich nicht, trotzdem die Fjöhler von Kreuzberg ein Nebenast vom Stamme der Hohenrollen sind. Graf und Gräfin prägelten sich täglich, das horizontale Gewerbe verschlechterte sich für Puffi mit zunehmendem Alter und als man sich nach einigem Kratwall trennte, hatte der Graf von der verpöndlichen Kaufsumme noch keinen Abzug. Die Gräfin aber verstand in der Reichshauptstadt den Grafentitel lukrativ auszunutzen, richtete ihre Tochter zum Hochadel für die geldkräftige Männerwelt ab, unterhielt im W.-W.-Viertel eine hoch elegante Wohnung, schwang sich zur Agentin der wackeren Geldverleiher Pariser und Pomarus auf, half die „Kavalier“ und solche, die es werden wollen, weiblich auszuspielen, machte in Heiratsschindeln, kuppelte und vermittelte und wurde zur Helfershelferin des preußischen Hochadels bis hinauf in die Regionen, in denen sich „edle“ Prinzessinnen tummeln.

Jetzt sitzt sie auf der Anklagebank wegen Betrugs, Wuchers, Nötigung und ähnlicher Kleinigkeiten. Der Prozeß läuft nun schon seit nahezu drei Wochen und was dabei ans Licht gekommen, ist ein Berg unbedenklicher Wäsche aus der Welt des Scheins und abliger Fäulnis. Da treten sie an, die Söhne, Vettern und Neffen der Grafen, die am Ruder der Regierung, die in Kanteen und Büden sitzen, die das Volk mit Jaberner Leutnants und ähnlichen hoffnungslosem Wachstum beglücken. Da wird eine Zeugnisse verlesen, mit der die Mäute der Nation, wie es die erhabeneren Gelegenheiten im Amtskolossal heißt, zum Stützstein versammelt wird. Da steht der lebhaftige Bourgeoisproff neben dem blaublütigen aus jenen Höhen, wo man — frei nach dem Simpplissimus — wegen zu hohen Adels des Schreibens unfähig ist. Da erscheint ein Graf Günther von Königsmarck mit der schlichten Bitte, ihn nicht zu verzeihen, weil ihn seine Familie schon lange wegen unheimlicher Trunksucht und Jerschens entmündigen wollte. Da ist der

straße 10.

38.

iffen,

ft haben  
Frauen  
Arm in  
egen jede  
haftlichen  
denken.  
hre Ehre  
nden und

diesem

ahl!

nde!

ll.