

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes.

Abonnementspreis pro Monat inkl. Bringerlohn 60 Pfg., bei Selbstabholung 50 Pfg.; mit der illustrierten Wochenbeilage „Neue Welt“ inkl. Bringerlohn 75 Pfg., bei Selbstabholung 60 Pfg. — Durch die Post bezogen (Postzeitungsliste Nr. 4841) vierteljährlich 1.80 Mk., für 2 Monate 1.20 Mk., für 1 Monat 60 Pfg. exkl. Bestellgeb.

Chefredaktion:
Dr. Bruno Schoenlant.

Inserate werden die 5 gespaltene Zeitspalte oder deren Raum mit 20 Pfg. berechnet. Vereinsanzeigen 15 Pfg. — Schwieriger Satz nach höherem Tarif. — Der Betrag ist im voraus zu bezahlen. — Inserate müssen bis spätestens 9 Uhr früh in der Expedition aufgegeben sein. — Aufgegebene Inserate können nicht wieder zurückgezogen werden.

Die Leipziger Volkszeitung erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Verlag und Expedition: Mittelstraße 6. Geschäftszeit 8—12 und 2—7 Uhr, Sonn- und Feiertags geschlossen. Redaktion: Mittelstraße 6, part. Sprechstunde: 6—7 Uhr, Sonn- und Feiertags geschlossen. — Telefon: Amt I. Nr. 2721. Telegrammadresse: Volkszeitung Leipzig.

„Der Lloyd bin ich!“

Leipzig, 11. Februar.

Was andere Nationen nur auf dem Wege langer geschichtlicher Entwicklung und Ausgestaltung erreichen konnten, das soll das deutsche Reich in ganz kurzer Frist mit künstlichen Mitteln zu stande bringen. Man will Deutschland zu einer Seemacht ersten Ranges machen. Die zu diesem Zweck angestrebten Maßregeln erstrecken sich nicht nur auf die Kriegsmarine. Zu ihnen gehört auch die jüngst dem Reichstage zugewandene Postdampfervorlage.

Sie ist nicht neu, denn sie hat dem Reichstage schon im vorigen Jahr vorgelegen, ist an die Budgetkommission verwiesen worden und dort stecken geblieben. Inzwischen hat man nur unwesentliche Änderungen an ihr vorgenommen. Den Widerstand, den die Vorlage in der vergangenen Session gefunden, hofft man diesmal leichter zu brechen, indem man sie mit den neuen Gebietserwerbungen in China in Verbindung bringt. Die Sache ist sehr einfach, sagt man. Der Handel und Verkehr mit Ostasien werden sich heben; und sonach ist es ganz den Umständen angemessen, die Postdampferverbindungen Deutschlands mit Ostasien zu erweitern.

Es giebt darum Leute genug, die mit Hurra die Postdampfervorlage begrüßen. Wir aber bedenken, daß die Kosten für diese Verkehrsverbreiterung aus dem Beutel des Steuerzahlers genommen werden sollen und sehen uns darum die Sache kritisch an.

Niemand wird uns im Ernste unterstellen wollen, daß wir gleich dem reaktionären Agrarierthum etwa die Entwicklung des modernen Verkehrswesens irgendwie gehemmt sehen wollten. Im Gegenteil wissen wir die revolutionierenden Wirkungen des Verkehrswesens im neunzehnten Jahrhundert sehr wohl zu schätzen und wir erwarten von ihm, daß es das notwendige Uebergewicht der Industrie über das rückständige Agrarwesen in nicht ferner Zeit herbeiführen wird. Aber wenn die Kosten für die Entwicklung der Verkehrsmittel aufgebracht werden sollen, dann stellen wir die Bedingung, daß die Neuerungen auch am richtigen Ort und in der richtigen Weise angebracht werden. Für das Gesamtinteresse treten wir jederzeit ein; da soll uns nicht leicht etwas zu viel sein. Für Subventionen an kapitalistische Gesellschaften, die weitab vom Gesamtinteresse liegen, haben wir nichts übrig.

Es giebt bekanntlich drei Dampferlinien, die die Beziehungen des deutschen Reichs zu Ostasien vermitteln: die Admers-Linie, die Hamburger Kingsien-Linie und die Post-

dampferlinie des Norddeutschen Lloyd. Die letztere erhält bekanntlich eine Subvention vom deutschen Reich, die vertragsmäßig auf 15 Jahre festgelegt ist und seit 1893 etwa 4000000 Mark jährlich beträgt. Es ist dies die Dampfersubvention, die einst in der sozialdemokratischen Fraktion und in der Partei überhaupt einen intensiven Streit hervorgerufen hat.

Die Regierungsvorlage beantragt nun, dem Norddeutschen Lloyd eine Erhöhung der bisherigen Dampfersubvention um jährlich 1500000 Mark zu bewilligen, damit der Lloyd eine vierzehntägige Verbindung mit China einrichten könne. Der Gesamtvertrag soll dann auf weitere 15 Jahre abgeschlossen werden. Zugleich soll — und das unterscheidet die diesjährige Vorlage von der vorjährigen — die Fahrgewindigkeit der neu zu erbauenden Schiffe 14 Knoten betragen, während die der alten nur 13 Knoten beträgt. Auch soll der Reichszähler eine Steigerung der Fahrgewindigkeit der neu zu erbauenden Schiffe verlangen können, sobald die Konkurrenzverhältnisse dies erforderlich machen.

Nun hat aber inzwischen die Hamburg-Amerika-Linie vom 25. Januar ab eine regelmäßige monatliche Dampferverbindung zwischen Hamburg und China errichtet und dieselbe schon am 25. Januar eröffnet. Diese Linie erhält keine Subvention, aber sie hat schon angekündigt, daß sie größere und schneller fahrende Dampfer einstellen wird, sobald der Verkehr mit China dies erforderlich macht.

Unter diesen Umständen erscheint die neugeforderte Subvention für den Norddeutschen Lloyd schon darum überflüssig, weil für den Verkehr mehr als hinreichend gesorgt ist, ganz abgesehen davon, ob man einer solchen kapitalistischen Unternehmungsgesellschaft überhaupt Staatshilfe bewilligt wissen will, oder nicht.

Natürlich fehlt es dabei wieder nicht an Hinweisen auf andere Länder. Wenn die neue Subvention bewilligt wird, heißt es, dann zahlt Deutschland immer noch keine sechs Millionen Mark jährlich an Subventionen für Dampferlinien, während Frankreich für derartige Zwecke über 20 Millionen, England über 16 Millionen und Oesterreich über 7 Millionen ausgibt. Das alles kann uns gar nichts beweisen. Die Engländer und Franzosen können wenigstens anführen, daß sie dafür bedeutende Handelsbeziehungen in überseeischen Ländern haben; ist doch der chinesische Handel bis zu 80 Prozent bisher in englischen Händen gewesen. Aber was hat Deutschland in China? Und welche Garantien hat es dafür, daß sein Handel und Verkehr mit China sich wesentlich heben wird? Man kennt die chinesische Provinz, wo Deutschland sich festgesetzt hat, vorläufig noch gar nicht

genau und trotzdem soll man sich für die Tauben, die dort auf dem Dache sitzen, mit einer jährlichen Mehrausgabe von 1 1/2 Millionen verpflichten? Daß die große Kapitalisten- und Handelswelt den Zuschuß gerne annimmt, das glauben wir; das gute Volk kann die Sache ja aus seiner Tasche bezahlen, und wenn etwas aus der neuen Unternehmung wird, dann haben ja die Kapitalisten den Vorteil davon.

Zunächst aber wird sich zwischen der neuen Hamburg-Amerika-Linie und den Reichspostdampfern ein scharfer Wettbewerb entwickeln. Wenn der Norddeutsche Lloyd dabei im Nachteil bleibt, so mag er, wenn er neue Anstrengungen machen will, das doch selbst bezahlen; die Steuerzahler geht das nichts an. Es heißt auch, daß der Norddeutsche Lloyd sich über einige Punkte mit der Hamburg-Amerika-Linie verständigt habe. Allein, wenn sich dies bewahrheitet, so ist das immer noch kein Grund, dem Lloyd von Reichs wegen einen noch höheren Zuschuß zu gewähren.

Bis jetzt haben die Reichspostdampfer nur den ersten Teil des deutschen Briefverkehrs nach Ostasien befördert und unter dem neuen Vertrag kann dies Erstel nur bis auf ein Fünftel gesteigert werden, wie mehrfach berechnet worden ist. Es giebt eben im ganzen 14 Postdampferlinien nach Ostasien und diese teilen sich naturgemäß in die Beförderung der Postfächer. Auch übersteigt auf den ostasiatischen Dampfern der ausländische Warenverkehr den deutschen, entsprechend dem Passagierverkehr, da die Dampfer die meisten Passagiere und die meisten Waren auf ausländischen Stationen einnehmen.

Verschiedentlich wird bemerkt, die Agrarier müßten auch Gegner der Erhöhung der Dampfersubvention sein, weil diese die Preise des Transportes notwendig drücken und damit die Einfuhr ausländischer Bodenprodukte erleichtern müßte. Von diesem Gesichtspunkte aus können wir natürlich die Forderung nicht angehen. Indessen ist es sehr bezeichnend, daß in der Begründung der Vorlage unter dem Titel „Getreide“ wörtlich zu lesen steht: „Ueberhaupt ist Getreide ein Massenartikel jener Art, welche zur Beförderung in den Reichspostdampfern wegen der notwendigen Vorrichtungen zur Aufnahme und wegen der verhältnismäßig kurz bemessenen Aufenthaltsfristen sich wenig eignen. Schon aus diesem Grunde und um die bei Ausnahme und Beförderung größerer Getreideladungen für die Reisenden unvermeidlichen Unbequemlichkeiten zu verhüten, würde nichts entgegenstehen, die Beförderung von Getreide mit den Reichspostdampfern von der Genehmigung des Reichskanzlers abhängig zu machen.“

So kommt man also auch hier den Agrariern und Brot-

Seuilleton.

Nachdruck verboten.

Zwei Brüder.

Von Guy de Maupassant.

Autorisierte Uebersetzung aus dem Französischen von Emmy Becker.

Peter wußte es genau, er entsann sich eines Miniaturbildes, das er in Paris gesehen, es hatte in ihrem Salon auf dem Kammin gestanden, jetzt war es verschwunden. Wo war es? Verloren oder verborgen? O, wenn er es sehen, in die Hand bekommen könnte, und wär's auch nur für ein paar Sekunden! Vielleicht, daß seine Mutter es in einem geheimen Fach aufbewahrte, wie man Liebesreliquien aufzubewahren pflegt.

Bei diesem Gedanken fühlte er Glend und Verzweiflung so übermächtig in sich werden, daß er ein Stöhnen hören ließ, einen jener kurzen, wilden Klageklänge, wie der Körper Schmerz sie auch festgeschlossenen Lippen erpreßt. Und mit einemmal, als ob sie ihn gehört, ihn verstanden hätte und ihm antworten wollte, heulte die Sirene des Hafens dicht neben ihm.

Wie der Schrei eines übernatürlichen Ungeheuers, mächtiger als der Donner, ließ sie ihr Wind und Wogen überlappendes, wildes, entsezierendes Gebrüll ertönen, das weit hinaus drang in die schwarze Nacht, dahin über die im Nebel unsichtbare See.

Und von neuem erhoben sich in der Finsternis draußen, in dem undurchdringlichen Dunst, bald nah, bald fern, die nämlichen Stimmen, und schauerlich klang der Antwortruf der blinden Dampfer durch die nächtliche Stille.

Tiefes Schweigen trat wiederum ein.

Peter hatte die Augen geöffnet und sah, wie von einem beängstigenden Traum erwacht, um sich und gewahrte mit Erstaunen, wo er sich befand.

„Ich bin wachstunlich,“ dachte er, „ich zweifle an meiner Mutter.“

Und Liebe, Nahrung, Neue, Abbitte, Verzweiflung durchfluteten seine Seele. Seine Mutter! Sie kennen, wie er sie kannte, und ihr mißtrauen? Waren denn Seele und Leben dieser schlüchtern, keuschen, ehrbaren Frau nicht rein und kristallhell? War's möglich, daß sie für einen, der sie gesehen und gekannt, nicht über jeden Verdacht erhaben da stand? Und er, ihr Sohn, er hat an ihr gezweifelt! Ach! Wenn er sie in diesem Augenblick in die Arme schließen, ihr Mund und Hände küssen, vor ihr auf die Knie hätte sinken können.

Sie sollte seinen Vater hintergangen haben, sie? . . . Seinen Vater! Gewiß, er war ein wackerer Mann, rechtschaffen und geschickt in seinem Geschäft, allein sein Geist hatte nie über seinen Loden hinausgereicht und sein Horizont war äußerst beschränkt.

Wie hatte diese Frau, die einst reizend gewesen war — man hatte ihm das oft erzählt, und die Spuren der Schönheit waren noch heute sichtbar — wie hatte sie mit ihrer feinsinnigen, liebevollen, weichen, warmherzigen Natur diesen Mann, der so grundverschieden von ihr war, als Bräutigam und Gatten annehmbar finden können?

Lagen die Gründe nicht auf der Hand. Sie hatte ihn geheiratet, wie jedes Mädchen den ihr von den Eltern zugeführten, wohlbestallten Freier heiratet. Sie hatten dann sofort in der Rue Montmartre ihren Laden eröffnet, und die junge Frau, die ihm Comptoir den Herrscherstab führte, hatte, im Bewußtsein, für den eigenen Verd zu arbeiten,

von jener tiefwurzelnden, geheiligten Gemeinsamkeit der Interessen erfüllt, die in so vielen Ehen des Pariser Handelsstandes Liebe, ja sogar Achtung erseht, ihre ganze Kraft, ihren ganzen regsam und feinen Verstand angewendet zur Erhaltung eines Vermögens. So war das Leben dahingegangen, einträglich, ruhig, ehrbar, ohne Leidenschaft!

Dyne Leidenschaft? . . . War es möglich, daß einer Frau die Liebe fremd bliebe? Konnte eine Frau, die jung, hübsch, in Paris lebte, Romane las und den Schauspielerinnen, die auf der Bühne vor Liebe starben, Beifall zujubelte, konnte sie dem Matronenalter entgegenreisen, ohne daß ihr Herz auch nur ein einzigmal berührt worden wäre? Bei jeder anderen würde er das nicht für möglich halten — weshalb sollte er es von seiner Mutter glauben?

Der Liebe fähig war sie zweifelsohne so gut wie jedes Weib! Weshalb sollte sie anders sein als die anderen, nur weil sie seine Mutter war?

Sie war jung gewesen, hatte alle poetischen Ueberschwänglichkeiten, die junge Herzen trüben, in sich getragen. Sie hatte von Mondenschein, von heimlichen Küssen im abendlichen Dunkel, von Reisen in fernen Landen geträumt an der Seite eines gewöhnlichen Menschen, der nur vom Geschäft sprach und sie in seinem Laden gefangen hielt. Und eines Tages war ein Mann zu ihr getreten, gerade wie die Liebhaber im Roman auftraten, und hatte die nämlichen Reden geführt wie diese.

Sie hatte ihn geliebt! Weshalb denn nicht? Es war seine Mutter! Wohl und gut, aber mußte man aus Liebe zur Mutter blind und taub sein, mußte man augenscheinliche Thatsachen leugnen, weil es sich um sie handelte?

Hatte sie sich dem Manne geschenkt? . . . Ja — denn dieser Mann hatte keine andere Geliebte gehabt; ja — denn dieser Mann war der alternden, ihm entrückten Frau treu