

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werththätigen 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. Postgebühren.

Chefredaktion:
Dr. Bruno Schoenlant.

Inserate werden die 5-spaltige Petitzeile 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. — Aufgebundene 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.

Die Verstaatlichung der Schweizerischen Eisenbahnen.

* Leipzig, 19. Februar.

Unser eh. Berichterstatter schreibt uns aus Zürich:

Sonntag den 20. Februar wird das Schweizer Volk entscheiden, ob es die Eisenbahnen selbst übernehmen oder in den Händen der privaten Gesellschaften lassen will. Die Agitation, die von den Freunden der Verstaatlichung mit unwiderleglichen Gründen ökonomischer und politischer Natur in Sicht der Öffentlichkeit, in durchaus loyaler Weise, von den Gegnern aber mit einem großen Aufwand demagogischer Klünne, Schlagwörter und ordinärer Verdächtigung des Gegners zumeist im Stillen geführt wird, hat einen Umfang und eine Intensität erreicht, wie in wenig Referendumscampagnen seit Bestehen des neuen Bundes der Eidgenossen.

Und diese Erscheinung ist gar nicht verwunderlich. Das starke und unfruchtbare Randbüdium der West- und Innenschweiz, das in jeder Stärkung des Bundes eine Gefährdung der kantonalen Sonderinteressen erblickt; die ihrer Absatzgebiete noch durchaus sichere Großindustrie, die in jeder bedeutenden Verkehrsvereinfachung eine Begünstigung der kleineren Konkurrenten sieht und endlich das an den Bahnen beteiligte in- und ausländische Spekulationskapital haben ein begreifliches Interesse an der ungeführten Fortdauer des heutigen Zustandes im Eisenbahnwesen, während auf der anderen Seite die Bedürfnisse von Handel, Verkehr und Industrie, die Interessen der Landwirtschaft und des arbeitenden Volkes, schließlich das Interesse der Landesverteidigung und die Notwendigkeit nationaler Selbstständigkeit gebieterisch eine Aenderung dieses Zustandes fordern.

Der Gedanke der Eisenbahnverstaatlichung ist nun durchaus nicht neu. Schon im Jahre 1852, als die Bundesversammlung, ohne eine allgemeine Diskussion zuzulassen, sich für das Privatbahnsystem entschied, wiesen einsichtige und uneigennütige Männer auf die großen Gefahren hin, die dem Lande durch dieses System erwachsen würden. Der bedeutendste dieser Männer, der damalige Bundesrat Stämpfli, konnte zehn Jahre nach jenem Beschlusse der Bundesversammlung, also im Jahre 1862, feststellen, daß alle Befürchtungen der Gegner des Privatbahnsystems sich in vollstem Umfange bewahrheitet hätten. „Die Schweizerischen Eisenbahnzustände sind krankhaft“, schrieb Stämpfli damals. „Von dem über 1000 Kilometer zählenden Netze ist kaum ein Fünftel in gesunden Verhältnissen; bei vier Fünfteln des Netzes befinden sich die Gesellschaften in schlimmer Lage;

sie haben große Mühe, die bereits verbauten Kapitalien in definitive Anleihen zu konsolidieren oder die zur Bauvollendung weiter benötigten unter erträglichen Bedingungen aufzunehmen; bei einem großen Teile des Netzes reicht der Ertrag nicht aus, um die Obligationen zu verzinsen, von Dividenden an die Aktionäre gar nicht zu reden.“

Aber anstatt, wie Stämpfli u. a. es forderten, die Bahnen in den Besitz des Bundes überzuführen, bewilligte man Subventionen, erteilte Steuerfreiheit u. s. w., ohne dem Bunde gleichzeitig das Recht zu sichern, sich an der Verwaltung der Bahnen zu beteiligen. Der Bund, die Kantone und Gemeinden durften also zahlen, aber mitreden durften sie nicht. Das ging lange Jahre hindurch, bis die großen Krache kamen, bei denen Tausende kleiner Leute an den Bettelstab und ins bitterste Elend kamen, während die Spekulanten vergnügt Millionen einstrichen.

Diese Krache öffneten vielen endlich die Augen und der Gedanke der Verstaatlichung ging immer mehr in die Köpfe hinein. Im Jahre 1891 wollte der Bund die Centralbahn in seinen Besitz überführen; aber die Rückkaufsbedingungen waren für das Volk so ungünstig, daß die Vorlage verworfen wurde. Seither nun ist der Gedanke der Verstaatlichung mächtig gefördert worden. Es kamen die grauenhaften Eisenbahnkatastrophen von Mönchstein und Zollstosen, es kamen das Eisenbahnregiment Guyer-Zeller und der Nordostbahnstreik.

Immer deutlicher wurde es, daß für die Privatbahngesellschaften nicht das Interesse des Handels und Verkehrs, sondern das Interesse des in den Bahnen engagierten Kapitals den Ausschlag gab. Hohe Dividenden war das Lösungswort und die Triebfeder der Bahngesellschaften. Die Aktien wurden ein beliebtes Spekulationsobjekt und es stellte sich bald heraus, daß die Schweizerischen Bahnen sich zu einem großen Teile in den Händen ausländischer Geldbarone befanden. Damit hing natürlicherweise zusammen die Unmöglichkeit, Verkehrsvereinfachungen zu schaffen, die Anarchie auf dem Gebiete des Tarifwesens und die mit den verwerflichsten Mitteln betriebene Konkurrenz einzelner Bahnen untereinander. So kam es, daß selbst Kreise, die sonst vom Staate nicht allzuviel wissen wollen, schließlich zu der Ueberzeugung kamen, daß die Verstaatlichung der Bahnen der einzige Weg sei, auf dem geordnete Zustände im Eisenbahnwesen erreicht werden könnten. Ein charakteristisches Beispiel hierfür ist Bundesrat Dr. Zemp, der Vater der heutigen Verstaatlichungsvorlage.

Von den katholisch-konservativen Föderalisten in den Bundesrat gewählt, vertritt Zemp heute seinen früheren

Gesinnungsgenossen gegenüber den Gedanken der Verstaatlichung, weil er, wie er in seiner Entlebucher Rede vom 5. Februar sagte, „durch seine fortgesetzte Thätigkeit auf dem Eisenbahn-Departement (Dr. Zemp ist seit Jahren Schweizerischer Eisenbahnminister) Einblick in die Frage erhielt, welcher Einblick ihn nach und nach dazu brachte, daß er heute die feste Ueberzeugung hat, die Verstaatlichung sei ein dringendes Interesse des Landes“.

Die Konservativen machen sich die Argumentation ihrem religiösen und politischen Glaubensgenossen gegenüber leicht, sie nennen ihn einen Apostaten . . .

Die Eisenbahnverstaatlichung ist also kein neues und von Utopisten in die Welt gesetztes Postulat, sondern eine Forderung, genau so alt, als die Schweizerischen Eisenbahnen selbst.

Welche Vorteile erwachsen der Schweiz aus der Verstaatlichung?

Zunächst wird durch die Eisenbahnverstaatlichung die im Interesse des Verkehrs so außerordentlich wichtige Einheit des Tarifwesens geschaffen werden und damit wird ein Hindernis der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit der Schweiz aus dem Wege geräumt.

Sodann werden durch die Verstaatlichung die Schweizerischen Bahnen den Händen der in- und ausländischen Börsenspekulation entzogen und damit ist die Möglichkeit geschaffen, die Eisenbahnschuld, die heute auf dem gesamten Volke lastet, zu tilgen.

Aber nicht nur wird es durch die Verstaatlichung möglich, die Eisenbahnschuld zu tilgen, sondern die Verstaatlichung wird auch bedeutende Verkehrsvereinfachungen (Einheit des Betriebes, schnellere Fahrt, billigere Güter- und Personentarife) bringen. Es ist, wie man heute offiziell weiß, dem Bunde möglich, bei Annahme des Rückkaufes das Geld zu mindestens 3 1/2 Prozent zu erhalten.

Aus den Rechnungen der fünf für die Verstaatlichung zunächst in Betracht kommenden Bahnen (Nordostbahn, Centralbahn, Jura-Simplonbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn) geht hervor, daß dieselben über einen 3 1/2 prozentigen Zins hinaus in den drei Jahren 1894, 1895 und 1896 im Durchschnitt jährlich über 5 1/2 Millionen Franken Ueberschuß ergeben haben und daß außerdem von diesen Bahngesellschaften jährlich 2 1/2 Millionen Franken zur Tilgung alter Kursverluste und Gründungskosten (für die aufzutommen der Bund keine Verpflichtung hat) verwendet wurden. Es ergibt sich daraus, daß diese fünf Bahnen einen durchschnittlichen Ueberschuß von 8 Millionen Franken abwerfen.

Seniileton.

26] Abdruck verboten.

Zwei Brüder.

Von Guy de Maupassant.

Autorisierte Uebersetzung aus dem Französischen von Emmy Bacher.

Im Wendepunkt stimmten beider Verhältnisse also ziemlich überein, und daß die junge Witwe ihm gefiel, darüber war er nicht im Zweifel.

Als er sie heute vor sich herschreiten sah, sagte er sich: „Die Sache muß sich entscheiden. Daß ich mir nichts Besseres wünschen könnte, ist gewiß.“

Sie gingen durch ein kleines, ziemlich abschüssiges Thal vom Dorf hinab, der Küste zu, die am Ende des Thälchens in einer Höhe von vierundzwanzig Meter schroff gegen das Meer abfiel.

Eingerahmt von den grünen Ufern, die sich zu beiden Seiten der See zuneigten, war ein großes Wasserdreieck sichtbar, das im Sonnenlicht bläulich-silbern erglänzte, und ein kaum zu unterscheidendes Segel erschien in der Tiefe nicht größer als eine Fliege. Himmel und Meer waren von gleicher Bläue, gleicher Lichtfülle, so daß man kaum erkannte, wo das eine aufhörte und der andere anfing, und die Gestalten der beiden Frauen, welche den Herren voranzogen, hoben sich in ihren eng anliegenden Kleidern scharf vom Horizont ab.

Leuchtenden Auges sah Hans den schlanken Knöchel, das zierliche Bein, die gewölbte Hüfte und den herausfordernden Hut Frau Rosemillys vor sich herfliehen, und diese Flucht reizte sein Verlangen, trieb ihn zum endgültigen Entschluß,

zu dem die Schüchternen und Zaudernden oft so unvermittelt gelangen.

Die weiche Luft, in der sich der würzige Duft von Kraut und Gras, Klee und Ginster dem salzigen Hauch des zwischen die Felsen eindringenden Meerwassers gesellte, wirkte sanft berauschend und zugleich ermutigend auf ihn, und mit jedem Schritt, mit jeder Minute, mit jedem Blick auf die anmutige, flinke Gestalt der jungen Frau wuchs seine Entschlossenheit, und er nahm sich fest vor, nicht länger zu zögern, ihr zu sagen, daß er sie liebe, und daß er sie zur Galtin begehre.

Der Krebsfang kam ihm eben recht; derselbe erleichterte ein Alleinbleiben und gab eine hübsche Scenerie für die Liebeserklärung ab, die sich ihm sicher leicht auf die Lippen drängen mußte, wenn er und Frau Rosemilly erst, die Füße im kristallhellen Wasser und weit vornüber gebeugt, um die langen Krebsschwänze unter dem Seetang hin und her huschen zu sehen, nebeneinander ständen.

Als sie am Ende des Thälchens, an dem steil abfallenden Gestade angelangt waren, entdeckten sie einen schmalen, kleinen Fußsteig, der an den Klippen hinunterführte, und unter sich, zwischen dem Meer und dem Fuß des Berges, in halber Höhe der Küste vielleicht, ein ganz überraschendes Chaos von ungeheuren herabgestürzten, übereinander gestürzten, wirt durcheinander geworfenen Felsblöcken, die auf einer grasbewachsenen, welligen, durch frühere Vergiftungen gebildeten Ebene, die sich unabsehbar gegen Süden dehnte, hingelagert waren.

Auf dieser langgestreckten, gestrüppbewachsenen Fläche machten die wie von einem Vulkan ausgeworfenen Felsstücke den Eindruck von Trümmern einer großen, untergegangenen Stadt, die, das Weltmeer überblickend, von der weißen,

endlosen, senkrechten Mauer der Kreidfelsen des Gestades überwacht, hier gelegen haben mochte.

„Wie schön das ist!“, sagte Frau Rosemilly stillstehend. Hans hatte sie eingeholt und bot ihr klopfenden Herzens die Hand, um ihr beim Herabsteigen auf dem in den Felsen gehauenen Stufenpfad behilflich zu sein.

Sie waren die vordersten; ihnen folgte Beaufire, etwas steif und unbehilflich auf seinen kurzen Beinen, und den zurückgebogenen Arm Frau Roland bietend, die einigermaßen beängstigt und verblüfft in die Tiefe hinab sah.

Roland und Peter machten den Beschluß, und der Doktor hatte genug zu thun, um den Vater von der Stelle zu bringen, der, von Schwindel ergriffen, die Stufen mehr hinabrutschte als ging.

Die jungen Leute an der Spitze des Zuges schritten rüstig vorwärts und bemerkten plötzlich neben einer hölzernen Bank, die ungefähr in halber Höhe des Abstiegs als Ruhepunkt angebracht war, aus dem Felsen hervorströmendes, klares Quellwasser.

Es füllte zuerst ein kleines Becken, das es sich selbst gegraben, und dann, in einer Höhe von etwa zwei Fuß hinabfallend, floß es eilig quer über den Fußsteig, der sich an der Stelle mit einem grünen Kressenteppich geschmückt hatte, und verschwand bald unter Wurzeln und Kräutern in dem von Wasserstürzen angeschwemmten Grund.

„O welch herrliches Wasser, und ich bin so durstig!“, rief Frau Rosemilly.

Aber wie zum Trinken gelangen? Sie versuchte, das lähle Raß in der hohlen Hand aufzufangen, allein es entschlüpfte ihr zwischen den Fingern.

Schließlich kam Hans auf den Einfall einen Stein hineinzulegen, an dem es sich kante, und sie kniete nieder,