

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werkthätigen Volkes.

Aboonementpreis pro Monat inkl. Bringerlohn 60 Pf., bei Selbstabholung 50 Pf.; mit der illustrierten Wochenbeilage „Neue Welt“ inkl. Bringerlohn 75 Pf., bei Selbstabholung 60 Pf. — Durch die Post bezogen (Postzeitungskarte Nr. 4841) vierteljährlich 1,80 Mk., für 2 Monate 1,20 Mk., für 1 Monat 60 Pf. exkl. Bestellgeld.

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

Chefredaktion:
Dr. Bruno Schönlant.

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

Die Wirtschaftszustände Chinas.

III.

* Leipzig, 2. März.

Verkehr und Handel in China.

In gegenseitiger Konkurrenz jagt lassen sich die europäischen Industriestandorte von China Eisenbahnkonzessionen bewilligen, um die verkehrsreichen Gegenden an den Grenzen des himmlischen Reiches mit den großen Städten des Innernlandes zu verbinden und China zu erschließen. Eine Kommission aus Industriellen und Kaufleuten, die im Auftrage der französischen Regierung vor kurzem China bereist hat, kommt in ihrem Bericht zu dem Schlusse: „Für die westeuropäische Industrie ist in China so lange nichts zu machen, bis durch moderne Verkehrsmittel wie Eisenbahnen das Innere des Landes überhaupt zugänglich gemacht sein wird.“ Gewiß, ohne Verkehrswege kein rechter Handel, aber Verkehrswege allein machen die fremden Kaufleute noch nicht fertig. Was werden China noch so viele Eisenbahnen nützen, wenn die Bevölkerung Bedürfnisse in unserem Sinne nicht hat, wenn sie weder reisen noch kaufen will?

Man lächelt über die Chinesen wegen ihrer Übereignung gegen Eisenbahnen. Wie lange ist es denn her, daß in deutschen Gesetzgebungen Körperschaften von der Durchquerung unseres Landes mit Eisenbahnen der Untergang des ganzen Wohlstandes vorausgesagt wurde? Und dabei stand Deutschland, als die Verkehrsdreiviertel einsetzte, schon mittler in der Entwicklung zu einem beachtenswerten Ausfuhrlande; sein Binnenverkehr war seit Jahrhunderten reges entwickelt, die Bevölkerung hatte sich längst in eine gewerbliche und ländliche geschieden, die rege Austauschbeziehungen untereinander unterhielten. Für Deutschland lag die Einführung moderner Verkehrsmittel offenbar in der Linie des Fortschrittes. Kann das nämliche von China ohne weiteres gelagt werden?

Ein so genauer Kenner Chinas wie Li-Hung-Tschang hat sich dem amerikanischen General Grant gegenüber einmal sehr eingehend über die Frage des Eisenbahnbaues ausgesprochen. Wenn er z. B. eine Eisenbahn von Tschinghia nach Peking bau, eine Entfernung von 800 englischen Meilen, den großen Kanal entlang; was würde er dann mit den Flotten thun, deren Masten von den Fenstern seiner Residenz meilenweit sichtbar seien? Auf diesen Schämen wohnten Familien, Eltern, Großeltern und Kinder. Die Schiffe seien ihre einzige Heimat, und ihr einziges Gewerbe sei der Transport von Tributreis nach Peking. Übertrage man diesen Reis auf Eisenbahnwagen, so werde das für die Regierung allerdings eine Einsparung bedeuten, aber was sollte künftig mit den zwanzigtausend Familien geschehen, die dem Lande dann zur Last fielen? Das Problem der chinesischen Staatsmänner sei die Ernährung der

ungeheueren Bevölkerung. Einzig Fisch und Reis machten es möglich, der Fisch aus den Flüssen und Meeren, der Reis aus dem Boden von unerschöpflicher Fruchtbarkeit.

Hier hat der bedeutendste lebende Staatsmann Chinas auf die Schwierigkeiten eines regeren Verkehrslebens in seinem Heimatlande hingewiesen. Eisenbahnen allein, ohne rege Verkehrs- und Handelsbedürfnisse, bringen ohne Zweifel einem Lande nicht nur keinen Vorteil, sondern oft unmittelbaren Schaden. Damit soll nicht gesagt sein, daß China überhaupt nicht reif werde für einen beträchtlichen und rentierenden Eisenbahnverkehr, daß für manche Gegenden und Städten nicht heute schon Eisenbahnen ein Bedürfnis sind, nein, es soll nur die thörichte Aussicht bekämpft werden, als ob die Intelligenz der Chinesen rückständig wäre, weil sie noch so erbittert gegen Eisenbahnbauten austreten. Es hat sich der falsche Glaube herausgebildet, als ob die Chinesen ein von Natur zur Abschließtheit sich neigendes Volk seien. Es wurde und wird dafür heute noch die Errichtung der großen chinesischen Mauer als Beleg ins Feld geführt. Was war aber der Beweggrund, diese Mauer einst zu bauen und Absperrenspolitik im großen Stile zu treiben? Um die eigene hohe Kultur vor dem Ausströmen und Drängen der nordischen, unentwickelten Völkerschäfte zu retten, entstehlt sich China zu seinem viel geschmähten Radikalismus und baute im dritten Jahrhundert v. Chr. die 2450 Kilometer lange Schutzwehr gegen die Einfälle nördlicher Barbaren. Diese Mauer hat Chinas damalige Kultur gereicht und die niedergehende Kultur Europas vollends vernichtet. Denn die an der chinesischen Mauer abrollenden Scharen wandten sich gen Westen und erregten den Anfang zur europäischen Völkerwanderung, zur Begründung der heutigen romanisch-germanischen Kulturperiode. (Waren etwa die Römer Vorbäder, die den Limes Romanus, den römischen Grenzwall bauten, die 550 Kilometer lange in Südwürttemberg errichtete Verhauptungsstrecke gegen die freien Germanen?)

Dass nun die chinesische Kultur stagnierte, daß sie eine gewisse Höhe nicht zu überschreiten vermochte, daß China noch heute ein ausgesprochener Agrarstaat ist, das haben wir in unseren letzten Artikeln auszuführen gesucht. Es fehlen also auch heute noch die Grundlagen für rege Verkehrsbeziehungen und daher die langsame Entwicklung des chinesischen Verkehrsweises, daher die begründete Abneigung gegen Eisenbahnen. Wenn trotzdem in jüngster Zeit auch in China der Bau von Eisenbahnen eifrig betrieben wird, so geschieht es nicht aus der Initiative der Chinesen selbst, sondern durch die Spekulation europäischen Kapitals, das ja schließlich auch das Mittel für die Rentabilität der Bahnen zu tragen haben wird. Wenn es sicherlich nicht allen Ländern so ergehen wird wie der ersten Bahn in China, die vor einem Vierteljahrhundert zwischen Shanghai und Wusung erbaut, kurze Zeit nach ihrer Eröffnung dem Verfall überlassen werden mußte, so wird doch eine ganze Reihe dieser zahlreichen Linien die Erfahrung machen müssen, daß Eisenbahnverkehr in Gegenden mit ausgesprochener Naturalwirtschaft gerade

so unmöglich ist wie Straßenbahnbetrieb in einem kleinen deutschen Landkreis.

Über die gegenwärtige Ausdehnung des Bahnbaues können wir nach Mac Landry folgende Mitteilungen machen. Die älteste seit 1890 im Betrieb befindliche Linie ist die von Tientsin in nordöstlicher Richtung nach Shen-hai-kwang, dem Endpunkt der chinesischen Mauer am Meer, fahrende Bahn, die 276 Kilometer lang ist. Diese Linie soll über Mukden und Kirin bis Wladivostok weitergeführt werden als Anschluß an die transsibirische Bahn. Eine weitere Linie durch die chinesische Mandchurie ist die transsibirische Bahn selbst, und zwar von dem hinter Nertschinsk gelegenen Strielensk in Transbaikalien bis Wladivostok. Die dritte Linie geht wieder von Tientsin aus und endet in Peking. Sie ist 127 Kilometer lang, im Mai 1897 eröffnet und eine der ausdistanziertesten chinesischen Bahnstrecken. Weitere Bahnlinien sind folgende: von Peking nach Hankow am Yangtskiang; sie wird von einem belgischen Syndikat erbaut. Die Dauer beträgt bei einer Länge von 1200 Kilometer sieben Jahre. Von Peking südwestlich nach Tschuen ist eine Bahn von 450 Kilometer geplant. Die früher aufgegebene Strecke Shanghai-Wusung wird demnächst wieder eröffnet; von Shanghai nach Nanking soll gleichfalls eine Bahn gebaut werden. Im südlichen China endlich bauen die Engländer eine Linie von Mandalay in Britisch-Burma nach Ta-li-su in der Provinz Yunnan, die teilweise schon fertig ist; die Franzosen bauen von Lanchow in Tonkin nach Mongtsé in Yunnan, die Chinesen selbst bauen von Kanton nach Norden; der Zielpunkt ist noch nicht bestimmt, wahrscheinlich wird die Bahn in Nanking enden. Sind diese hier aufgeführten Bahnlinien fertiggestellt, dann ist allerdings China in seiner ganzen Ausdehnung von modernen Verkehrsweegen durchquert; ob dann aber auch das entsprechende Verkehrsbedürfnis zur Ausnutzung der Bahnen vorhanden sein wird, das ist eine Frage, die nicht ohne weiteres bejaht werden kann.

Denn trotz des großen Handels Chinas mit dem Auslande, der von Jahr zu Jahr zunehmen wird, bleibt doch die eine Thatsache bestehen: für die Produkte des chinesischen Handels, als da sind: Baumwolle, Seide, Thee, Reis u. s. f., empfiehlt sich gerade in China der viel billigere und längst eingebürgerte Wassertransport, da die Beförderung dieser Ausfuhrwaren nicht weit und viel bequemer auf dem Wasserwege zu handhaben ist. Der Eisenbahntransport von Gütern ist an manche Schranken gebunden, die für den chinesischen Handel lästig sind. Erstens wollen die Chinesen ihre Produkte auch in kleinen Quanten an die Händler verkaufen, sie wollen unter Umgehung des Zwischenhändlers womöglich an die Leute absetzen, die direkt mit dem ausländischen Kaufmann Handel treiben. Bei Eisenbahnen muss sich der heutige Handelsverkehr erst wesentlich umgestalten, und dem stehen bei der eigenartigen Kleinproduktion Chinas noch recht erhebliche Schwierigkeiten im Wege.

Aus den nämlichen Gründen wird auch der Aufschwung des Handels mit dem Auslande nur ein langsamer sein.

Seuilleton.

Moderne verboden.

Zwei Brüder.

Von Guy de Maupassant.

Autorisierte Übersetzung aus dem Französischen von Emmy Becker.

In unveränderlicher Ordnung und Regelmäßigkeit standen die Stühle teils an der Wand, teils um den ovalen Salontisch. Die Falten der tadellos weißen Gardinen waren so korrekt, gleichmäßig und kerzengerade, daß man wisslich in Versuchung kam, sie ein wenig zu zerflüslen, und nie trübte ein Stäubchen die Glasglöde, unter der die goldene Standuhr im Empirestil, eine von dem siuenden Atlas getragene Weltkugel vorstellend, wie eine Zimmetmelone zu rutschen schien.

Die beiden Frauen brachten, indem sie sich setzten, ihre Stühle ein wenig aus der gewohnten, ordnungsmäßigen Linie.

„Sie sind heute nicht ausgegangen?“ fragte Frau Roland. „Nein; ehrlich gestanden, bin ich ein wenig müde,“ erwiderte die junge Witwe und zählte nun, gleichsam um Hans und seiner Mutter für das Vergnügen des gestrigen Ausfluges zu danken, auf, wieviel Freude ihr derselbe gemacht habe.

Und sie müssen wissen, daß ich meine Krebse heute sehr verspeist habe, und daß sie ganz vorzüglich gewesen sind. Wenn Sie Lust hätten, könnten wir bald wieder solch eine Partie unternehmen . . .“

„Ehe wir eine zweite planen,“ fiel ihr der junge Mann

ins Wort, „sollten wir die erste zum Abschluß bringen, meinen Sie nicht auch?“

„Wie? Ich dachte, die wäre zu Ende?“

„O, gnädige Frau! Auch ich habe gestern in den Felsen von Saint-Jouin einen Fang gehabt, und auch ich möchte denselben in meinem Haus in Sicherheit bringen.“

Sie sagte eine kleine, schelmische Unschuldsmiene auf.

„Sie? Ja, was denn? Was haben Sie denn da aufgegabelt?“

„Eine Frau! Und Mama und ich sind hier, um diese Frau zu fragen, ob sie über Nacht nicht anderen Sinnes geworden.“

„Nein, mein Herr,“ versetzte sie lächelnd. „Anderen Sinnes zu werden, ist eben nicht meine Art.“

Darauf streckte er ihr die weitgedehnte Hand hin, und sie legte die ihrige rasch und entschlossen hinein.

„So bald als möglich, nicht wahr?“ sagte er bittend.

„Wann Sie wollen.“

„In sechs Wochen?“

„Ich habe keine eigene Meinung. Wie denkt meine füllige Schwiegermama darüber?“

Frau Roland erwiderte mit einem Lächeln, das etwas wehmütig aussieht: „O, ich! Ich bin mit allem einverstanden und danke Ihnen nur von ganzem Herzen, daß Sie meinem kleinen Haus ein wenig gut sind. Ich weiß, daß Sie ihn sehr glücklich machen werden.“

„So gut ich es eben vermog, liebe Mutter.“

Zum erstenmal kam etwas wie Rührung über Frau Roland, sie stand auf, schlang beide Arme um Frau Roland und küßte sie lang und herzlich wie ein Kind, und bei dieser ihr so neuen Liebkosung schwoll das wunde Herz der armen Frau von mächtiger Empfindung. Einen Namen hätte sie ihrem Gefühl schwerlich geben können, es war unsäglich

traurig und wohlthuend zugleich. Sie hatte einen Sohn, einen erwachsenen Sohn verloren und nun ersetzte man ihren Verlust durch eine Tochter.

Als beide auf ihre Plätze zurückgekehrt waren, hielten sie sich an der Hand fest, sahen sich herzlich in die Augen und lächelten; Hans schien fast vergessen zu sein.

Dann aber folgte eine eingehende Besprechung der hunderterlei großen und kleinen Dinge, welche für die nahe bevorstehende Hochzeit zu beschaffen und zu bedenken waren, und als schließlich alles durchgesprochen und abgemacht war, fragte Frau Roland, sich plötzlich einer bisher übersehenen Kleinigkeit erinnernd: „Sie haben doch Papa Roland um seine Einwilligung gebeten?“

Mutter und Sohn stieg die dunkle Röte ins Gesicht. Die Mutter übernahm die Antwort.

„O nein! Das ist ganz überflüssig.“

Sie zögerte ein wenig und sagte, eine eingehendere Erklärung dieses Umstandes doch für nötig achtend, hinzu: „Wir besprechen nie etwas mit ihm; es genügt, ihm nachher mitzutellen, was wir beschlossen haben.“

Frau Roland, für welche diese Mittellung durchaus nichts Überraschendes hatte, lächelte freundlich; sie fand dieses Verfahren selbstverständlich; der Biedermann zählte ja nicht.

„Könnten wir nicht in Deine Wohnung gehen?“ meinte Frau Roland, als sie mit dem Sohn wieder auf der Straße war. „Ich möchte geruht ein wenig ausruhen.“

Sie fühlte sich obdachlos, heimatlos, denn vor ihren eigenen Hause fand sie ein Grauen.

Die Richtung nach dem Boulevard wurde eingeschlagen.

Als die Thüre sich dort hinter ihnen geschlossen, atmete Frau Roland tief auf, wie wenn dieses Schloß alle Ge