

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes.

Abonnementspreis pro Monat inkl. Bringerlohn 70 Pfg., bei Selbstabholung 60 Pfg.; mit der illustrierten Wochenbeilage „Neue Welt“ inkl. Bringerlohn 85 Pfg., bei Selbstabholung 70 Pfg. — Durch die Post bezogen (Postvermittlung Nr. 4568) vierteljährlich 2,10 Mk., für 2 Monate 1,40 Mk., für 1 Monat 70 Pfg. zzgl. Bestellgeld.

Chefredaktion:
Dr. Bruno Schoenlauf.

Inserate werden die 5spaltige Zeile oder deren Raum mit 25 Pfg. für Gewerkschaften, politische und gemeinnützige Vereine mit 20 Pfg. berechnet. Schwieriger Satz nach höherem Tarif. — Der Betrag ist im voraus zu bezahlen. — Schluss der Annahme von Inseraten für die nächste Nummer früh 9 Uhr. — Ausgegebene Inserate können nicht wieder zurückgezogen werden.

Die Leipziger Volkszeitung erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Verlag und Expedition: Tautscher Straße 19/21. Geschäftszeit 8—12 und 2—7 Uhr, Sonn- und Feiertags geschlossen. Redaktion: Tautscher Straße 19/21. Sprechstunde 6—7 Uhr, Sonn- und Feiertags geschlossen. — Telephon: Nr. 2721. Telegrammadresse: Volkszeitung Leipzig.

Des Charfreitags wegen erscheint die nächste Nummer der Leipziger Volkszeitung Sonnabend den 6. April.

Von der ostafrikanischen Bahnvorlage.

Leipzig, 4. April.

In diesen Blättern ist schon kurz darauf hingewiesen worden, daß der von der Reichsregierung gerade zum Thor-schlusse, beim Beginn der Osterferien vorgelegte neue Entwurf eines Gesetzes betreffend die Uebernahme einer Garantie des Reiches in Bezug auf eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro nur der Abklatz des in der Budgetkommission schon so eingehend behandelten Vorschlages des Privatkonjunktions mit geringen und bedeutungslosen Änderungen ist. In der ebenso kurzen wie nichtslagenden Begründung des Gesetzesentwurfes heißt es: „Die verbündeten Regierungen halten an dem von ihnen bisher vertretenen Standpunkte fest, daß die unverzügliche Inangriffnahme des Bahnbaues im Interesse einer gedeihlichen Weiterentwicklung des Schutzgebietes geboten ist.“

Das Reich soll ein in diesem Eisenbahnunternehmen anzulegendes Privatkapital bis zur Höhe von 24 Millionen Mark mit drei Prozent vom Tage der Einzahlung an und ebenso die Amortisation des Kapitals gewährleisten. Will sagen, das Reich übernimmt auf 37 Jahre eine Garantie von jährlich 3,339 Prozent des Anlagekapitals, es giebt Jahr für Jahr einen Zuschuß von 815 113 Mk. Das Reich garantiert die Zahlung des um 20 Prozent erhöhten Nennbetrags der jeweilig gelosten und als solche abzustempelnden Anteilscheine, es trägt also das ganze Risiko für Verzinsung und Amortisation (Rückzahlung zum Kurse von 120 durch Auslösung).

Hat nun aber das Reich dafür den Hauptanteil an einem etwa über die garantierte Verzinsung und Amortisation hinausgehenden Gewinn?

Ein über die garantierte Verzinsung und Tilgung hinausgehender Ertrag soll, nach den üblichen Abzügen, zunächst mit 2 Prozent den Anteilseignern zu gute kommen. Wenn der zu verteilende Reingewinn die Auszahlung einer Jahresdividende von mehr als 2 Prozent des für das Unternehmen eingezahlten Anteilskapitals gestattet würde, so erhalten

| von dem Mehrbetrage | die Anteilseigner | das Reich |
|-------------------------|-------------------|------------|
| über 2 bis zu 5 Prozent | 80 Prozent | 10 Prozent |
| „ 5 „ „ 7 „ | 80 „ | 20 „ |
| „ 7 „ „ 9 „ | 66 2/3 „ | 33 1/3 „ |
| „ 9 Prozent | 50 „ | 50 „ |

Der hier festgesetzte Gewinn des Reiches steht in gar keinem Verhältnis zu seinen finanziellen Verpflichtungen. Für die Kosten des Bahnbaues soll das Reich in vollem Umfang die Zins- und Rückzahlungsbürgschaft leisten. Die etwaigen Gewinne aber, zu denen auch solche aus den ohne Entschädigung gewährten Landüberweisungen kommen, sollen in erster Reihe und mit außerordentlicher Bevorzugung den Anteilseignern neben der verbürgten Verzinsung ihrer Anteile zufließen.

Die Gesellschaft ist nach der Bau- und Betriebskonzession (§ 11) ausdrücklich berechtigt, aus dem Gebiet, das innerhalb zweier durch das Bahngelände getrennten und je 100 Kilometer davon entfernten Grenzlinien zu beiden Seiten der Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro belegen ist und sich entweder kraft eines privaten oder öffentlich rechtlichen Titels im Eigentum des Schutzgebietes befindet oder als herrenlos seinem Aneignungsrechte untersteht, für jedes Kilometer der Eisenbahn Grundflächen von je 2000 Hektar nach eigenem Belieben auszuwählen und zu vollem Eigentum in Besitz zu nehmen, ohne daß es hierzu eines weiteren als der Bezeichnung der Grundflächen nach ihren Grenzen bedarf. In dem engeren, durch zwei je 3 Kilometer von dem Bahngelände entfernte Linien begrenzten Gebiete muß die Auswahl in Blöcken von je 9 Quadrat-Kilometer Flächeninhalt, und zwar so erfolgen, daß an jeder Seite eines Blockes je ein Block von gleicher Größe freibleibt, insoweit der Reichskanzler sich nicht mit einer anderen Einteilung einverstanden erklärt. Unter den gleichen Voraussetzungen ist die Gesellschaft berechtigt, innerhalb von 15 Jahren, von der Konzessionserteilung gerechnet, die Hälfte der überwiesenen Grundflächen gegen andere nicht größere Grundflächen einzutauschen.

Für die Dauer der ersten 15 Jahre nach der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages wird der Reichskanzler der Gesellschaft in der im § 11 bezeichneten Hunder-Kilometer-Zone auf Antrag Gebiete bis zu 115 000 Hektar (500 Hektar für jedes fertiggestellte Kilometer) in höchstens 10 Abschnitten zur ausschließlichen Aufführung und Gewinnung von Mineralien, vorbehaltlich erworbener Rechte Dritter, überweisen. Für die innerhalb dieser Gebiete betriebenen bergbauartigen Unternehmungen ist die Gesellschaft während der ersten 5 Jahre nach Verleihung eines Bergbaufeldes von jeder Zahlung von Gebühren oder Abgaben befreit; nach dieser Zeit soll die Gesellschaft während der Konzessionsdauer keine höheren Gebühren oder Abgaben zu zahlen haben, als solche durch die Verordnung, betreffend das Bergwesen in Deutsch-Ostafrika, vom 9. Oktober 1898 festgesetzt sind; auch sollen bestehende oder noch einzuführende

generelle Ermäßigungen dieser Gebühren der Gesellschaft zu gute kommen.

Erst wenn 9 Prozent Gewinn über die Garantiesumme erzielt werden — eine Aussicht, die gar nicht ernsthaft in Rechnung gezogen werden kann —, erhält das Reich die Hälfte von diesem Mehrbetrage. Das heißt, die Anteilseigner kommen auch dann noch um die garantierten 3 1/2 Prozent besser weg. Wenn man aber die Rentabilitätsberechnung, die die Regierung selbst aufgestellt hat, zu Grunde legt, so ist auch bei günstiger Entwicklung ein Mehrbetrag, von dem etwas für das Reich abfiel, nicht zu erwarten. Denn während danach bei 15 Millionen Anlagekapital nur eine Rentabilität von etwa 5 1/2 Prozent angenommen wurde, stellte sich unter gleichen Voraussetzungen die Verzinsung für ein Kapital von 24 Millionen nur auf 3,4 Prozent, also auf die Höhe der garantierten Verzinsung und Amortisation, und noch bei einer um 2 Prozent höheren Ergiebigkeit würde das Reich leer ausgehen, während es für jeden Minderertrag in die Tasche zu greifen hat.

Nun vergesse man nicht, daß der Bau der Strecke Dar-es-Salaam nur der einer Teilstrecke sein soll der sogenannten ostafrikanischen Centralbahn, daß die Dackelhäuser und Bohlen mit ihrem Seebahnprojekt eine der gefährlichsten und kostspieligsten Spekulationen mit Reichsbürgschaft auszuführen gedenken, ein Abenteuer in einem heißen, unfruchtbaren, von primitiven Negerstämmen dünn bewohnten (Volksdichtigkeit 6 auf dem Quadratkilometer) Steppengebiet, in dem es nichts giebt, was die Kosten langer Bahntransporte auch bei billigen Frachttarifen tragen könnte.

Schon die Last von über 800 000 Mk. jährlich ist bei der Ueberspannung der Reichsfinanzen für einen Zeitraum von 37 Jahren sehr erheblich, aber das Risiko des Reiches ist damit nicht begrenzt. Alle erfahrenen Afrikaforscher sagen einen Zusammenbruch des Seebahnprojektes voraus, und wenn die Gesellschaft mit ihrem Bahnbau vertracht, muß das Reich, wie schon bei der Usambarabahn, einspringen. Um viele Hunderte von Millionen handelt es sich bei der Fortsetzung der Centralbahn nach dem Bau dieser Anfangsstrecke!

Das Fiasko erscheint sicher, die Steuerzahler müßten da für die Spekulanten und Kolonialkapitalisten die Bürgschaft übernehmen.

Die unwiderleglichen Bedenken gelten ebenso wie für den Bahnbau von Reich wegen auch für die private Ausföhrung mit Reichsgarantie. So oder so, Hände weg von diesem Kolonialhumbug!

Seuilleton.

Arbeit.

Roman in drei Büchern von Emilie Zola.

Als Lucas, aus seiner Verfunkenheit erwachend, den Kopf hob, sah er, daß er Beauclair erreicht hatte. Hier Hauptstraßen, die auf dem das Centrum bildenden Stadthausplatz zusammenlaufen, teilen die Stadt in vier fast gleiche Teile; und jede dieser Straken trägt den Namen der benachbarten Stadt, wohin sie führt: die Rue de Brias nach Norden, die Rue de Saint-Eron nach Westen, die Rue de Magnolles nach Osten, die Rue de Formeries nach Süden. Die bedeutendste und belebteste von diesen ist die Rue de Brias mit ihren zahlreichen Geschäftsläden, in der er sich eben befand. Denn in ihrer Nähe lagen alle Fabriken, und sie entsenden nach jedem Arbeitsschlusse die dunkle Menge ihrer Arbeiter auf die Straße. Gerade als er vorüberkam, öffnete sich das Thor der Schuhfabrik Gouvier, die dem Bürgermeister gehörte, und heraus drängten die fünfshundert Arbeiter, die hier beschäftigt waren, worunter mehr als zweihundert Frauen und Kinder. Und in den Nebengassen befanden sich das Etablissement Choborge, wo nur Nägel geschlagen wurden, das Haussersche Sensenwerk, das jährlich mehr als hunderttausend Sensen und Sicheln liefert, die Fabrik Mirande, die landwirtschaftliche Maschinen erzeugt. Alle hatten sie unter dem Streif in den Stahlwerken gelitten, von denen sie ihr Rohmaterial bezogen. Ueber alle hatte der Hunger und das

Glend geherrscht, und den hageren, hohlwangigen Menschen, mit denen sie die kotige Straße überschwemmen, glühte der Groll in den Augen, zuckte die verhaltene Empörung um den Mund, während sie sich in scheinbar stummer Ergebung in dicht gedrängten Scharen vorwärts schoben. Die ganze Straße, die schwarz erhellte war von den im Winde flackernden gelben Gasflammen, war schwarz von der Masse ihrer Gestalten. Und das Gedränge wurde noch vermehrt durch die Schar der Frauen, die, endlich im Besitze einiger Sous, zu den Kaufleuten eilten, um sich den Genuß eines Brotes und eines Stückes Fleisch zu gönnen.

Lucas empfing den Eindruck, als befände er sich in einer belagert gewesenen Stadt, am Tage nach der Aufhebung der Belagerung. Gendarmen schritten in der Menge auf und ab, eine ganze bewaffnete Macht, und beobachteten die Leute scharf, als befürchtete man einen neuen Ausbruch der Feindseligkeiten, ein neues Aufblitzen der Wut der Unterlegenen, deren frische Wunden noch brannten, eine letzte wahnsinnige Empörung, die die Stadt vollends dem Ruin überliefern würde. Die Arbeitgeber, die bürgerliche Macht mochten über die Lohnklaven den Sieg davongetragen haben; aber die gefesselten Sklaven waren so gefährlich in ihrer stummen Passivität, daß eine entsetzliche Bitterkeit die Luft erfüllte, und daß man darin den Schreckenshauch wütender Vergeltung und blutiger Massakres wehen fühlte. Ein dumpfes, geheimes Grollen behte durch diese Scharen, die besiegt und ohnmächtig dahingezogen; und der helle Glanz einer Goldborte, das Blinken einer Waffe da und dort zwischen den Gruppen verrieten die uneingestandene Furcht der Herren, die ihr Siegesgefühl hinter den dichten Vorhängen der reichen Häuser bargen. Und die

schwarze Masse der Arbeiter, der halbverhungerten Menschen, zog immer noch vorüber, dicht gedrängt, schweigend, gesenkten Hauptes.

Seinen Weg fortsetzend, mengte sich Lucas unter die Gruppen, blieb stehen, hörte zu, beobachtete. So machte er auch Halt vor einem großen Fleischladen, dessen Thüren weit geöffnet waren, und dessen helle Gasflammen die blutigen Fleischstücke bestrahlten. Dacheur, der Fleischer, ein massiger, apoplektischer Mensch mit großen, vorquellenden Augen in einem dicken, roten Gesicht, stand auf der Schwelle, um seine Waren zu beaufsichtigen, begrüßte mit großer Beflissenheit die Mägdle der wohlhabenden Häuser und sah mißtrauischen Blickes auf die armen Weiber, die hereinkamen. Seit einer kleinen Weile beobachtete er eine große, magere, blonde junge Frau, blaß, kränklich und verwelkt aussehend; die ein hübsches Kind von vier oder fünf Jahren an der Hand führte und am Arm einen großen Korb trug, aus dem die Hälse von vier Weinflaschen herausfahen. Er hatte die Kauchard erkannt, deren er sich mit ihren fortwährenden Bitten um kleine Kredite kaum erwehren konnte. Als sie Miene machte, einzutreten, verstellte er ihr fast den Weg.

„Was wollen Sie denn schon wieder, he?“

„Monsieur Dacheur,“ stammelte Natalie, „wenn Sie so gütig sein wollten... Sie wissen, daß mein Mann wieder ins Werk gegangen ist, und morgen früh bekommt er einen Vorschuß. Monsieur Cassiaux war so gut und hat mir die vier Litter gebohrt, die ich da habe, und wenn Sie nun auch so gütig sein wollten, mir ein Stückchen Fleisch borragen, nur ein Stückchen Fleisch!“

Der Fleischer fuhr sie wütend an, während sein Gesicht krebrot wurde.