

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes.

Abonnementpreis 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 (Postzeitungsliste Nr. 4568) vierteljährlich 2,10 Mk., für 2 Monate 1,40 Mk., für 1 Monat 70 Pfg. exkl. Bestellgeld.

Redaktion: Tauchaer Str. 10/21.
Telegramm-Adresse: Volkszeitung, Leipzig.
Telephon 2721.
Sprechstunde: 6—7 Uhr abends.

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: Tauchaer Straße 10/21. Geschäftszeit 8—12 und 2—7 Uhr, Sonn- und Feiertag geschlossen.

Der Eisenbahn-Bismarck.

Leipzig, 6. Juli.

Zum erstenmal wieder seit einem Menschenalter hat sich Preußen durch einen Regierungsdikt in Deutschland populär gemacht. Herr v. Thielen ist der Glückliche, dem es vergönnt war, auf der längst verbeulten und verstaubten Populartätspause der staunend aufhorchenden Welt etwas vorzuspielen. Seit Bismarck seinen berühmten Coup gegen Defterreich und die preussischen Fortschrittler gemacht und das allgemeine, gleiche und geheime Wahlrecht gegeben, war dieses schöne Instrument aus dem preussischen Regierungslonzer verbannt gewesen, und jeder angehende Kesselfor war in das öffentliche Geheimnis der preussischen Staatsmannskunst eingeweiht, daß eine Regierung um so besser sei, je unpopulärer sie sich zu machen verfehle. Nun wird mit der Möglichkeit des allerneuesten Kurzes auf einmal wieder die Populartätspause geschlagen, und alle Welt fragt sich, was dahinter wohl für eine Bosheit stecken mag.

Es ist kein Zweifel mehr möglich: Preußen ist wieder einmal stark mit der Bewirklichung der deutschen Einheit beschäftigt. Herr v. Thielen hat den schönen Ehrgeiz, der Bismarck der deutschen Eisenbahnen zu werden, ebenso wie sein Kollege v. Studt sich gerne als Bismarck der deutschen Rechtschreibung in der Geschichte feiern lassen möchte. Preußen hat endlich einmal die Staatsmänner gefunden, welche den geschichtlichen Beruf ihres Staats, die Realisierung der deutschen Einheit unter preussischer Hegemonie, zu verwirklichen die Fähigkeit haben. Dabei arbeitet Herr v. Thielen, der Eisenbahn-Bismarck, durchaus mit Bismarckschen Mitteln. Er beschämt und verblüfft die übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen, die bisher nur zögernd mit kleinen Reformen vorgegangen waren und ihre Zaghaftigkeit mit der preussischen Rücksichtslosigkeit entschuldigt hatten, mit radikalen, für eine preussische Verwaltung fast revolutionären Neuerungen; er reißt die anderen alle mit sich fort, — was nebenbei eine demonstrative Kraftprobe des preussischen Könnens ist — und gewinnt seiner Verwaltung und Regierung plötzlich wieder mit einem Witz, der nach Großmut aussieht, die längst entfremdeten Sympathien des Publikums zurück. Wenn aber Preußen großmütig ist, muß man nur doppelt vorsichtig und mißtrauisch sein: in der Geschichte tritt Preußen nur dann in der Rolle der Großmut auf, wenn es mit der Würst nach der Speckseite wirft.

Dabei ist die Beforgnis der feindlichen Partikularisten, Preußen wolle aus bloßem Heißhunger die noch selbständigen Eisenbahnverwaltungen möglichst bald aufessen, sachlich nicht einmal begründet. Lediglich um das Geschäft zu vergrößern und um durch die Angliederung der anderen Verwaltungen die fiskalische Rentabilität der Eisenbahnen zu heben — dazu würde

Herr v. Thielen kaum einen Finger krümmen machen. Das preussische Eisenbahnnetz ist in sich so abgeschlossen und beherrscht die Verkehrsader nach den wichtigsten Punkten des Auslandes so vollkommen, daß Preußen sehr wohl in aller Ruhe abwarten könnte, bis die anderen Verwaltungen sein natürliches Uebergewicht anerkennen und sich mit ihm abfinden würden. Die Straße nach dem Süden beherrscht Preußen durch die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, und die Annexion der Pfalzbahnen würde das preussische Eisenbahngelände höchstens abrunden; es ist durch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft bis Mannheim vorgezogen und konkurrenzlos jetzt die badischen Staatsbahnen auf deren Hauptstapelplatz, auf welchem der vierte Teil aller badischen Eisenbahnfrachten umgeschlagen wird. Preußen ist so in der Lage, den Durchgangsverkehr von Baden und Württemberg abzulenken und deren Eisenbahnverwaltungen auf den Binnenverkehr zu beschränken. Mit den bayerischen Staatsbahnen wäre zuletzt ebenso, wie mit den sächsischen, fertig zu werden, und Preußen könnte, wie gesagt, sehr wohl ruhig abwarten, bis die anderen Verwaltungen an die seinige herantreten, und könnte alsdann die Kapitulationsbedingungen nach dem Muster der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft diktieren. Bloße Vergrößerungssucht ist es wohl nicht, wenn Preußen jetzt seine Eisenbahnmachtspäre auszudehnen sucht. Vielmehr hat man in den leitenden Kreisen der preussischen Eisenbahnverwaltung längst die wirtschaftspolitische Bedeutung des Eisenbahnwesens erkannt und weiß eine zielbewusste Eisenbahnpolitik als Bundesgenossin einer ebensolchen Zolltarifspolitik recht wohl zu würdigen. Herr v. Thielen ist gewiß als gelehriger Schüler Bismarcks der letzte, der die fiskalische Seite des Eisenbahnbetriebes unterschätzte; die ganze Miquel'sche Eisenbahnpolitik war ja ein volles Jahrzehnt darauf zugeschnitten, die preussischen Finanzen zu speisen; allein noch viel höher muß einer modernen Verkehrspolitik der Einfluß stehen, welcher der Staatsleitung durch die Monopolisierung des gesamten Verkehrs auf die nationale Wirtschaftspolitik zufällt, und aus der Umgebung des Herrn v. Thielen selbst sind schon mehrfach Stimmen an die Öffentlichkeit gebrungen, die über das Verständnis der preussischen Eisenbahnverwaltung für diese Seite der Sache keinen Zweifel aufkommen lassen.

Wir stehen vor einer Neuregelung unserer ganzen Wirtschaftspolitik. Das System der Handelsverträge ist in Frage gestellt; große Massenstände mit entgegengesetzten Interessen bekämpfen sich zur Zeit aufs heftigste, und es ist wohl anzunehmen, daß diese Kämpfe ihren Höhepunkt noch lange nicht erreicht haben. Die Reichsregierung steht diesen Vorgängen, die sie nicht beherrscht noch beherrschen kann, mit sichtlichem Verlegenheit gegenüber; diese wirtschaftlichen Massenkämpfe sind dem modernen Bürokratenstaat längst

über den Kopf gewachsen, und seine „Staatsmänner“ verschwenden ihren ganzen Scharfsinn an die undankbare Aufgabe, die Gegensätze „auszugleichen“. Da giebt sich ihnen umgesehen ein Mittel, die Politik der Ausgleichung wirklich zu praktizieren und zwar durch bloßes mechanisches Spiellassen des staatlichen Apparates. Man kann auf den Doppelkurs und gewisse Tarifpositionen sehr wohl verzichten und die Interessenten zu demselben Verzicht bewegen, wenn man die Regelung der Verkehrstarife in der Hand hat; die Tarifkommission, welche die Tarife autonom, ohne parlamentarische oder sonstige Mitwirkung festsetzt, kann nachher die „Ausgleichung“ mit der Präzision eines Automaten schaffen, und kein Reichstag und kein Landtag hat hier ein Wort dreinzureden. Um aber dieses Gewicht mit voller Wucht in die Waagschale werfen zu können, dazu ist die Voraussetzung einer gewissen Betriebskonzentration erforderlich, und Preußen ist offensichtlich zur Zeit damit beschäftigt, eine solche in die Wege zu leiten.

Der Schachzug Thielen's wird als solcher die übrigen Eisenbahnverwaltungen nicht mattsetzen; dazu ist er in seiner eigenbezüglichen und -fiskalischen Wirkung viel zu belanglos. Aber er ist ein Memento mori für die Selbstständigkeit der übrigen Eisenbahnverwaltungen, vielleicht weniger für ihre formelle als für ihre materielle Selbstständigkeit. Herr v. Thielen sagt durch seinen Ullas den Herren Kollegen, daß Preußen die Tarife diktiert, gleichgültig ob die übrigen Verwaltungen unter irgend einer Rechtsform der überlegenen preussischen Verwaltung angegliedert sind oder nicht. Herr v. Thielen wendet sich mit seinem Erlaß zugleich an das Publikum und kündigt diesem an, daß aus Preußen allein der Heiland der Tarifreformer erstehen könne und daß es Unsinn sei, auf den St. Nimmerleinstag einer „süddeutschen Eisenbahngemeinschaft“ und derartiger Projekte zu warten. Und endlich giebt er dadurch den Agrariern und den Großindustriellen zu verstehen, daß mit dem Zolltarif noch nicht das letzte Wort in dem wirtschaftspolitischen Interessentenkampf gesprochen sei und daß die Regierung auch sonst wohl noch einige große und kleine Mittel habe, um schutzblinderes oder freihändlerisches Wetter zu machen — je nachdem es der „Ausgleich der Gegensätze“, die „Politik der Sammlung“ erfordert.

Schon als Bismarck 1878 die Zollpolitik inaugurierte, sprach er es aus, daß eine zielbewusste Wirtschaftspolitik nur gemacht werden könne, wenn sie durch eine gleichzeitige entsprechende Verkehrspolitik unterstützt werde. Die Schüler Bismarcks haben das jetzt begriffen. Der Thielen'sche Coup ist kein Explosivgeschloß, das die Selbstständigkeit der übrigen Bahnverwaltungen sprengen soll; es ist nur eine Brandrakete aus einer gewissen alten Kalketenliste. Aber dieses Signal wird verstanden werden.

Seuilleton.

Maßstab verboten.

Arbeit.

Roman in drei Büchern von Emile Zola.

Eines Nachts jedoch ließ Delaveau seine Frau einen Blick in seine Gedanken thun. Sie waren von einer Jagd auf der Guerbadie zurückgekehrt, während der Fernande, die leidenschaftlich gern galoppierte, mit Boisgelin verschwunden war. Am Abend hatte dann ein großes Diner die Jagdteilnehmer vereinigt, und es war Mitternacht vorüber, als das Ehepaar heimkehrte. Die junge Frau schien sehr ermüdet, wie gesättigt von den feierhaften Genüssen, die ihren Lebensinhalt ausmachten; sie entkleidete sich rasch, schön und verführerisch in ihrer Mattigkeit, und legte sich zu Bett; während ihr Mann langsam und methodisch ein Kleidungsstück nach dem anderen ablegte und dabei gedankenvoll und mit zornig gerunzelter Stirn im Zimmer hin und her ging.

„Sag einmal,“ fragte er endlich, „hat Dir Boisgelin nichts gesagt, wie ihr allein miteinander rittet?“

Fernande öffnete erstaunt ihre Augen, die sich schon zu schließen begonnen hatten.

„Nein,“ erwiderte sie, „zum mindesten nichts besonderes. Was hätte er mit sagen sollen?“

„Em,“ sagte Delaveau, „wir haben nämlich vorher einen Wortwechsel gehabt. Er hat für Ende des Monats wieder zehntausend Franken von mir verlangt. Aber diesmal hab' ich's ihm rundweg abgeschlagen. Es ist ja unmöglich, unsinnig!“

Sie erhob den Kopf ein wenig, ihre Augen wurden wieder hell.

„Wieso unsinnig? Warum willst Du ihm die zehntausend Franken nicht geben?“

Sie selbst hatte Boisgelin dazu veranlaßt, diese zehntausend Franken zu verlangen, um dafür ein elektrisches Automobil zu kaufen; sie hatte plötzlich die Laune bekommen, und die Laune war wie gewöhnlich zum glühenden Wunsch geworden, in einem solchen Fahrzeug zu sitzen und in toller Schnelligkeit hinzufahren.

„Warum?“ rief Delaveau, sich vergessend. „Weil dieser Dummkopf schließlich mit seiner unaufhörlichen Verschwendung die Fabrik ruinieren wird. Wir werfen um, wenn es in dieser Weise weiter geht. Gibt es denn etwas Sinnloseres als diese ewigen Vergnügungen, diese alberne Eitelkeit, sich von aller Welt ausbeuten zu lassen?“

Mit einem Ruck hatte sie sich aufgesetzt, ihr Gesicht war blaß geworden; und er fuhr mit der täppischen Ahnungslosigkeit des blinden Gatten fort:

„Es giebt nur einen vernünftigen Menschen auf der Guerbadie, die arme Susanne, die einzige, die sich nicht unterhält. Sie dauert einen tief, wenn man sie immer so traurig sieht, und als ich sie heute bat, auf ihren Mann einzuwirken, erwiderte sie mir, indem sie die Thränen zurückdrängte, daß sie sich in diese Sachen nicht mengen wolle.“

Dieser ungeschickte Appell an die rechtmäßige Frau, an die Geopferte, die so hoch und vornehm in ihrem Verzicht war, brachte Fernande vollends außer sich. Aber vor alles andere drängte sich der Gedanke, daß die Fabrik, die Quelle ihrer Genüsse, in Gefahr sein könnte.

„Wir werfen um — warum sagst Du das? Ich dachte, die Geschäfte gingen sehr gut?“

Es klang ein solcher Ton leidenschaftlicher Angst in ihrer Frage, daß Delaveau zur Besinnung kam, und davor zurückschreckend, daß sie die Befürchtungen über-treiben könnte, die er sich selbst nicht gestehen mochte, verschloß er die Wahrheit wieder in sich, die er in seinem Zorn zum Teil enthüllt hatte.

„Die Geschäfte gehen sehr gut, das ist richtig. Aber sie gingen noch besser, wenn Boisgelin nicht die Kassen leeren würde, um seiner hirnverbrannten Verschwendungssucht frönen zu können. Ich sage Dir, er hat nicht für zwei Sous Verstand in seinem hohlen Gedankenkopfe.“

Vollständig beruhigt legte sich Fernande mit einer geschmeidigen Bewegung ihres schlanken Körpers wieder ins Bett zurück. Ihr Mann war nichts als ein plumper, brutaler und geiziger Mensch, der nur darauf bedacht war, so wenig Geld als möglich aus der gefüllten Kasse der Fabrik hergeben zu müssen. Und der derbe Spott, die verächtlichen Worte, mit denen er Boisgelin belegte, waren ihr ebensoviele persönliche Angriffe auf sie selbst, die sie tief verletzten.

„Mein Lieber,“ sagte sie kalt, „es ist nicht jeder dazu geschaffen, alle seine Tage in abtumpfender Lastarbeit zu verbringen, und die, die das Geld haben, thun recht daran, es nach ihrem Gefallen anzuwenden und sich die höheren Genüsse des Lebens dafür zu verschaffen.“

Delaveau wollte heftig erwidern; aber er bezwang sich plötzlich. Wozu sollte er sich bemühen, seine Frau zu seiner Ansicht zu bekehren? Er behandelte sie als verzogenes Kind, ließ ihr in allen Dingen ihren Willen,

79]