

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 80 Pfg., bei Selbstabholung 70 Pfg. — Durch die Post bezogen (Postzeitung Nr. 4527) vierteljährlich 2,10 Mk., für 2 Monate 1,40 Mk., für 1 Monat 70 Pfg. zzgl. Postgebühren.

Redaktion: Tautscher Str. 19/21.
Telegramm-Adresse: Volkszeitung, Leipzig.
Telephon 3721.
Sprechstunde: 6—7 Uhr abends.

Inserate werden die 5gespaltene Pettizelle 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 tägliche Nummer früh 9 Uhr. — Aufgegebene 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.

Das Flügelrad.

Leipzig, 25. April.

Daß unser Zeitalter im Zeichen des Verkehrs steht, wird von niemand bestritten. Nur giebt es eine Menge einflussreicher Faktoren, welche sich gebärden, als ob das Wachstum des Verkehrs ein Unheil in sich trüge. Unsere Junker und Agrarier möchten den Eisenbahnverkehr gerne zu einem Privileg ihrer Klasse erheben, die Landproletarier aber davon ausschließen, damit dieselben keine Sachjengänger werden können. Die Heiligen des Centrums sind zwar nicht mehr so weit zurück, in der Eisenbahn ein „Teufelswerk“ zu erblicken, aber sie sehen den wachsenden Verkehr nicht gern, soweit er die große Volksmasse angeht. Junker und Pfaffen haben das Gefühl, daß der moderne Verkehr die Reste der Feudalwelt zerstört und über dieselben wie eine ausgleichende Walze hinwegrollt. Wir begreifen diese Behmut, die uns nur zur Befriedigung gereichen kann.

Die Abneigung dieser rückständigen Schichten gegen das moderne Verkehrsweisen könnte uns an sich völlig gleichgültig sein, denn in einer Welt mit Großproduktion, Weltmarkt und Weltmarkt muß diese Entwicklung mit Naturnotwendigkeit sich Bahn brechen, gleichviel, ob dagegen gebetet oder geflucht wird. Leider aber müssen wir mit dem Umstande rechnen, daß die deutsche Eisenbahnpolitik, speziell im Vorstaate Preußen, auf die Schrullen und Rückständigkeit der feudalen angehauchten Schichten zu viel Rücksicht nimmt und das Allgemeininteresse darunter leiden läßt. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im allgemeinen hat uns gewiß viel Fortschritte und Vorzüge gebracht, die aber eine gewisse Grenze nie zu überschreiten vermocht haben, wenn dies auch noch so zeitgemäß gewesen wäre. Die oberen Behntausend mögen mit den D- und Expreßzügen ganz angenehm reisen; für die große Masse bringt der Eisenbahnverkehr seine Schwierigkeiten mit sich, obwohl die dritte und vierte Klasse weitaus den Hauptanteil der Einnahmen liefern. Eisenbahnreformen durchzuführen, welche der Eisenbahn-Bürokratie, speziell der preussischen, gegen den Strich gehen, ist zur Zeit so ziemlich eine Unmöglichkeit. Zwar haben wir ein Reichseisenbahngesetz, welches verfassungsmäßig die oberste Aufsicht über das deutsche Eisenbahnwesen ausüben soll, allein diese Behörde ist ohne Macht, während der preussische Eisenbahnminister allmächtig ist und sich wie ein rocher de bronze den Anläufen zu Reformen entgegenstemmt, wo sie in den anderen Bundesstaaten unternommen werden.

Der erfindertische Geist des Herrn v. Miquel, der immer auf der Suche nach neuen Einnahmequellen war, trug sich bekanntlich mit dem Plane, die Eisenbahnen zu einem

großen Schröpsapparat für das Publikum zu machen, und es wäre wohl auch zu dem Versuche gekommen, wenn Herr v. Miquel in der Regierung und am Leben geblieben wäre. Wie weit der jetzige Eisenbahnminister in Preußen, Herr v. Thielen, solchen Plänen zugethan ist, wissen wir nicht. Wenn man ihn hört, so ist an den preussischen Eisenbahnen alles tadellos, sowohl die Verkehrsorganisation selbst, als auch die Verwaltung, die Regelung des Dienstes der Subalternbeamten und der Arbeiter und die Bezahlung der letzteren. Wieviel da zu wünschen übrig bleibt, darauf wollen wir heute nicht eingehen. Die ab und zu in staatsmännischen Kreisen hervortretende Befürchtung, es möchte in kritischen Zeiten einmal ein allgemeiner Ausstand des Eisenbahnpersonales eintreten und dadurch eine Situation von höchster Bedenlichkeit herbeiführen, beweist uns, daß man in jenen Kreisen sich doch nicht ganz der Erkenntnis verschließen kann, speziell die Arbeiter möchten doch Grund zur Unzufriedenheit haben.

Als Herr v. Thielen die 45tägigen Rückfahrkarten einführt und damit über die Eisenbahnreformen einzelner Bundesstaaten hinausgriff, da gab es vertrauensvolle Seelen, die an eine zeitgemäße Wendung in der preussischen Eisenbahnpolitik glaubten. Sie sollten bald enttäuscht werden, denn dasjenige, was uns am meisten fehlt, eine Ermäßigung der Tarife, namentlich für den Personenverkehr, ist allen Anzeichen nach in weite Ferne gerückt. Zonentarif und Kilometerbillets werden von der öffentlichen Meinung mit allem Nachdruck gefordert gegenüber der Thatsache, daß namentlich der Personenverkehr heute ein unverhältnismäßig teurer ist. Dagegen ist unschwer zu erkennen, daß in Folge der Eisenbahnverwaltung Pläne schlummern, die auf eine weitere Verteuerung des Personenverkehrs gerichtet sind. Den Reformplänen gegenüber, welche die verschiedensten Kreise in Bewegung gesetzt haben, stellt sich die Leitung des preussischen Eisenbahnwesens auf den altväterlichen Standpunkt, daß die Verbilligungspläne bedenklich seien und einen unvermuteten Ausfall in den Einnahmen herbeiführen könnten, denn die Eisenbahnpolitik ist eine wesentlich fiskalische und kann nur dann das Bewußtsein der Pflichterfüllung erreichen, wenn sie ihren erklecklichen Beitrag zu den Kosten des Militärstaats zu leisten vermag. Man kann hier mit Fug und Recht entgegenhalten, daß sogar im rückständigen Oesterreich die Probe auf das Exempel mit Glück gemacht worden ist, und daß dort der Zonentarif die Hoffnungen erfüllt hat, die seiner Zeit an ihn geknüpft worden sind. Aber das genügt nicht, kleinere Bürokratenherzen zu erweichen; es muß erst die Macht der Thatsachen kommen; um den Beweis zu liefern, daß auf dem bisherigen Wege nicht weiter „gewurfelt“ werden kann.

Und sie kommt, diese unwiderstehliche Macht der Thatsachen; sie zeigt uns, daß es für die alte Finanzkunst eine natürliche Grenze giebt. Die Periode der wirtschaftlichen Krisis hat in Bezug auf unser Steuersystem schon den Beweis geliefert, daß der Steuerapparat in solchen Zeiten versagt, und daß die Steuererträge sinken, wenn das Einkommen des Volkes sinkt. Daher die Finanzkatastrophe im Reiche, der gegenüber die Steuerschraube ohnmächtig bleibt. Im preussischen Eisenbahnwesen zeigt sich eine verwandte Erscheinung. Das Etatsjahr der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist jetzt beendet und es hat sich gegenüber dem vorausgegangenen Etatsjahr ein Rückgang von gegen 36 Millionen Mark ergeben. Gegenüber dem Etat im Etat bleiben die Einnahmen der preussischen Staatseisenbahnen um mehr als 80 Millionen Mark zurück. Das ist die beste Kritik der preussischen Eisenbahnpolitik, die allerdings mit dem Schaden des Publikums bezahlt werden muß, denn dieses wird schließlich ja doch den fehlenden Betrag aufzubringen haben. Aber vielleicht trägt dieses Ergebnis dazu bei, die preussische Eisenbahnverwaltung auf andere Gedanken zu bringen und die Bahn für zeitgemäße Reformen zu eröffnen.

Nach unserer Meinung frankten wir an dem Zustand, daß das Eisenbahnwesen dem Einfluß und der Kontrolle der gesetzgebenden Körperschaften allzu sehr entzogen ist, und daß die Bürokratie nahezu souverän schaltet und waltet. Man kann uns entgegenhalten, daß die offen oder versteckt verkehrsfreundlichen Parteien zur Zeit im Reichstag und preussischen Landtag die Mehrheit haben und daß sonach auch nichts geändert wäre, wenn eine parlamentarische Kontrolle bestände. Indessen darf man wohl die Hoffnung hegen, daß bei den nächsten Wahlen, wenn sich inzwischen nicht ganz Außerordentliches ereignet, die agrarische Mehrheit wenigstens im Reichstage gebrochen wird. Und das drängt uns ganz von selbst dahin, den Gedanken des Reichseisenbahnsystems zu befürworten. Wir sind uns der unter den heutigen Umständen damit verbundenen unvermeidlichen Mängel wohl bewußt, aber wir sind auch der Ueberzeugung, daß die Ueberführung der Eisenbahnen in die Verwaltung des Reiches unter keinen Umständen schlimmere, höchst wahrscheinlich aber bedeutend bessere Zustände schaffen würde als die gegenwärtigen. Die versteckten Eisenbahnkriege gegen Sachsen und Braunschweig, die so sehr zum Nachteil des Publikums gereichen, würden jedenfalls wegsallen; der Eisenbahnetat als ein Bestand des Reichshaushaltes würde dem Reichstage gegenüber dem Eisenbahnwesen Einfluß und Kontrolle gewähren. Demgegenüber müßten die Bedenken mehr untergeordneter Art zurücktreten.

Seuiletton.

Niobe.

Roman aus der Gegenwart von Jonas Lie.

„Nun glauben die frommen Eltern natürlich, daß ich die ganze Zeit über nichts als Ausfahrten gemacht habe, nicht wahr?“ meinte Kjell vertraulich, während einer seiner Besuche daheim bei Vater und Mutter. — „Nein — ich habe eine Gesellschaft zu stande gebracht, die den ganzen Svartslog kaufen wird, elftausend Kr.“
„Bekommt Du Angst, Mutter? Nein, ich gehöre nicht mit dazu, Du, das will sagen, wenn ich nicht will, ich besorge nur einigen Käusern hier in der Stadt das Geld, verschaffe ihnen die Möglichkeit — — —“
„Nein, ich bin nicht daran beteiligt, habe nur eine einzige Bedingung gestellt — eine Kleinigkeit — nämlich, daß alles Holz in meiner Mühle gesägt werden soll, und daß fünfzehnhundert Zwölfer im Laufe dieses und des kommenden Jahres.“
„Aber das klingt ja gut und vernünftig, Waarvig.“ unterbrach Wente ihn plötzlich, die Augen voll Thränen.
„Nun hör doch nur einer die Mutter an, hebt sie nicht die Augen gen Himmel, weil sie entdeckt, daß ihr Sohn Ideen im Kopfe hat!“
„Und kein Risiko, Kjell?“ forschte Wente von neuem.
„Nicht das geringste, Mutter — nur, daß ich auf den doppelten Verdienst rechnen kann, wenn die Eisenbahn fertig sein wird.“
Wente weinte . . .

„Ich hatte es so nötig, endlich einmal etwas Gutes zu hören, mein Junge,“ schluchzte sie, und gleich darauf verließ sie etwas beruhigt das Zimmer.
„Mutter ist sehr nervös geworden, Kjell,“ sagte der Doktor. „Wir müssen sie schonen . . . Es wird wohl dieser prächtige Endre sein, der sie zu Tode quält . . . Ich frage sie niemals, wieviel von den Zweitausend noch übrig sind, das würde sie kränken. Kannst Du es einmal — wie zufällig — sie verträgt heute nicht mehr.“
„Wah, dann werde ich eben etwas dazu legen. Es kann ja nie schlimmer werden, als einen einzelnen Menschen mit Monatsgehältern versorgen, bis wir irgend ein Resultat sehen, Vater. Bevor er sich versucht hat, kann seine eigene Familie doch nicht gleich erklären, daß er reif für die Irrenanstalt sei. Meiner Seel, ob Mutter darin nicht recht hat! . . . Und welche Auffassungsgabe sie besitzt, wenn es gilt! Sieh mal jetzt mit dem Svartslog — hatte sie es nicht im Nu begriffen?“ —
„Siehst Du nun, Wente,“ — Klang es nachher — „hatte ich recht oder nicht, als ich sagte, Kjell würde wieder wie früher werden, wenn er nur erst geheiratet hätte. Nun arbeitet die Säge, daß der Steine Funken sprüht . . . Es ist eine Lust, das Licht dort unten zu betrachten, ehe man sich abends schlafen legt.“
„Ja, es hat wirklich den Anschein, als ob es jetzt ginge,“ räumte Wente nachdenklich ein.
Kjells Flitterwochen hatten mit allerhand Visiten und Besuch ganz bis zum Frühling gedauert, als der Schnee schmolz und die Schlittenkufen den Sand zu scheuern begannen.
Auf der anderen Seite des Flusses nahmen die Arbeiten für die Eisenbahnanlage schon ihren Anfang, und früh und spät hörte man es drüben pfeifen. Scharfe,

kurze Töne, lang anhaltende Signale, dumpfes Donnern der Dynamitpfeifungen, als ob beständig etwas geschehen sei, unterbrachen die gewohnte, ländliche Stille, so daß die Bewohner nachts nervös aus ihrem Schlaf aufwachen. Schulteif konnte dieses Pfeifen nicht ertragen.
Mitten im Unterricht hielt er inne, zog das eine Bein in die Höhe und greinte, als ginge es ihm durch Mark und Bein.
„O, wie er diesen Lärm hasst! Er biß die Zähne zusammen und preßte die Nägel tief in die Handflächen hinein . . .“
Minka machte plötzlich die Morgenspaziergänge, die der Vater ihr verordnet hatte, regelmäßiger als gewöhnlich. Schulteif hörte, wenn sie zeitig am Morgen ihre neuen eleganten Halbgunnischuhe — ein Geschenk von Kjell — unten anzog und den Korridor entlang eilend draußen verschwand. In dem kleidsamen Mantel mit dem wehenden Schleier auf dem Hute zum Schutz gegen die Sonne, in der man sich so leicht Sommerprossen holen konnte, entfernte sie sich bald in dieser, bald in jener Richtung. Heute schritt sie gen Norden zum Hofe des Amtmanns, ein anderes Mal schlug sie den Weg nach dem Walde ein oder eilte zur Sägemühle hinab.
Bald nach ihrem Fortgang stieg Schulteif mit dem umherspähenden, lauernden Miene eines Jägers die Hof-treppe hinunter.
Er schritt in Diagonalen, schrägte zur Flussseite hinüber, nahm den Fußsteig hinter der Hecke, durchquerte den Garten und schritt um den Hügel herum, wo er hinter der Laube verschwand. Es galt, unbemerkt einen erhöhten Punkt zu erreichen, von wo aus er die Gegend übersehen und Minka beobachten konnte; denn welche