

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

Redaktion: Tauchaer Str. 19/21.
Telegraphisch: Volkszeitung, Leipzig.
Telephon 2721.
Sprechstunde: 6-7 Uhr abends.

Inserate werden die 5gepaltenen Petitzeile oder deren Raum mit 25 Pfg., für Werkschaften, 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. — Aufgegebene Inserate können nicht wieder zurückgezogen werden.

Die Leipziger Volkszeitung erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Verlag und Expedition: Tauchaer Str. 19/21. Geschäftszeit 8-12 und 2-7 Uhr, Sonn- und Feiertags geschlossen.

Zweck und Bedeutung des internationalen Dampfertrusts

Leipzig, 28. Mai.

So großes Aufsehen auch die Bildung des internationalen Dampfertrusts durch den Amerikaner Morgan hervorgerufen hat, die Tragweite der neuen Kombination ist in ihrem ganzen Umfange kaum erkannt und gewürdigt worden. Man erblickt in dem Trust eine Erweiterung des amerikanischen Einflusses und bellagt die sich anbahnende Vorherrschaft der Vereinigten Staaten auf dem Gebiete der Handelsmarine, übersieht aber völlig den nächsten Zweck, dem zufolge Morgan die Millionen springen ließ, um einen großen Teil der englischen Handelsflotte in seinen Besitz zu bringen und damit den transatlantischen Frachtdienst der Kontrolle der Amerikaner zu unterstellen.

Als im April 1900 am amerikanischen Eisenmarke als Folge einer gewaltigen, aber bis dahin verschleierten Ueberzeugung eine unerwartete Derroute eintrat, erkannten die führenden Industriellen der Vereinigten Staaten sofort die ungenügende Organisation des Eisengewerbes resp. des Eisenhandels. Es war nicht die mindeste Vorfrage getroffen, den Ueberfluß der Erzeugung über den heimischen Bedarf im Ausland rasch abstoßen zu können; jegliche Exportorganisation für eine Massenausfuhr von Eisenerzeugnissen fehlte. Aber eine solche Organisation allein nützte nichts, solange jegliche Ausdehnung des Exports von der wechselnden Höhe der Frachtkosten im Eisenbahn- und Seeverkehr abhängig war. Neben den Herstellungsstellen spielt der Betrag der Fracht eine wesentliche Rolle für die Konkurrenzfähigkeit amerikanischer Eisenerzeugnisse auf dem Weltmarkt. Das Zentrum des amerikanischen Eisengewerbes, Pittsburgh, liegt nicht weniger als 720 Kilometer von Newyork, nur etwas weniger von Philadelphia und Baltimore entfernt, während die englischen Zentren des Eisengewerbes vielfach in unmittelbarer Nähe des Meeres sich befinden. Mit der Entschlossenheit der praktischen Amerikaner gingen Morgan, Carnegie, Schwab u. s. v. sofort daran, zunächst die inneren Verhältnisse des Eisengewerbes zu ordnen; das geschah durch die Bildung des Stahltrusts. Gleichzeitig wurden in den europäischen Centralen und Hafenstädten Verkaufsagenturen eingerichtet, um den Boden für einen späteren Massenexport von Eisen und Eisenwaren vorzubereiten. Diese Organisationsarbeit wäre aber erfolglos geblieben, wäre es Morgan nicht noch gelungen, sich in den Besitz der Transportmittel von den Produktionsstätten bis zu den ausländischen Absatzmärkten zu setzen. Erst versicherte sich seine Finanzgruppe der in Frage kommenden Bahnecke in Amerika selbst; die Kämpfe um die Werke der amerikanischen Eisenbahnen, an der Newyorker Börse im vorigen Jahre endeten mit einem fast vollständigen Siege der Morgan-Gruppe und brachten die großen Bahnen, die von den Produktionsmittelpunkten zu den Hafenplätzen

des atlantischen Oceans führten, unter Morgans Kontrolle. Nach Lenschau kann die Eriebahn vollkommen als Morgan gehörig betrachtet werden; sie steht wieder in enger Beziehung zur Newyork Central. Ebenso ist die Pennsylvania-Bahn, die erst kürzlich die Baltimore und Ohio mit der Chesapeake und Ohio sich angegliedert hat, unter den Einfluß Morgans geraten. Morgan hat es so zunächst in der Hand, die jetzt schon niedrigen Frachtsätze von den Produktionszentren nach den Hafenplätzen des atlantischen Oceans im Interesse des Stahltrusts so weit wie möglich herabzusetzen. Aber der Besitz der Transportmittel zu Lande sicherte noch nicht die Möglichkeit eines erfolgreichen Massenexportes für den Stahltrust. Dazu bedurfte es auch der Herrschaft über die Frachtsätze auf dem offenen Meer. Morgan suchte sich daher eine von den Amerikanern abhängige Handelsflotte zu schaffen.

Um dies Ziel so schnell als möglich zu erreichen, konnte es sich nicht um den Bau einer eigenen Handelsflotte handeln, sondern es galt, Herr bestehender transatlantischer Linien zu werden. Anfang des vorigen Jahres begannen die Verhandlungen wegen des Ankaufs englischer Rhedereien. Zunächst wurde die Leyland-Linie erworben, die sofort den Verkehr zwischen Liverpool und Newyork für amerikanische Rechnung ausnahm und den übrigen europäischen Linien um so schwerere Konkurrenz bereitete, als die Frachtsätze im Laufe des letzten Jahres auf einen ungemein niedrigen Stand zurückwichen. Unter dem Druck dieser Konkurrenz gedieh der Plan Morgans, die meisten und hauptsächlichsten englischen und amerikanischen Dampfergesellschaften zu einem einheitlichen Unternehmen zu verschmelzen, rascher, als Morgan selbst erwarten konnte. In den Verhandlungen, die zur Bildung des internationalen Dampfertrusts führten, beteiligten sich auch die beiden größten Rhedereien der Welt, nämlich die Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg und der Norddeutsche Lloyd in Bremen. Die Linien, die zu dem Trust gehören, sind folgende: 1. die Leyland-Linie, 2. die White Star-Linie, 3. die Dominion-Linie, 4. die Atlantik-Linie, 5. die American-Linie und 6. die Red Star-Linie. Man spricht davon, daß auch die Cunne- und vielleicht die Allan-Linie schon zum Trust gehören, ferner die unter holländischer Flagge fahrende Niederländisch-Amerikanische Stoomvaart Maatschappij. Alle diese Gesellschaften bilden nunmehr einen großen internationalen Dampfertrust unter gemeinsamer Leitung, in welcher der amerikanische, vorläufig der Morgan'sche Einfluß prävaliert. Das Kapital des Trusts beträgt annähernd 200 Millionen Dollar. Die beiden deutschen Gesellschaften sind in den Trust nicht eingetreten, wohl aber bilden sie zusammen mit dem Trust eine Art Betriebsgemeinschaft, auf Grund deren das transatlantische Geschäft geregelt wird. Es ist ein gemeinsames Komitee eingesetzt, das alle Bestimmungen dieser Betriebs- und Interessengemeinschaft auf dem Wege gütlicher Vereinbarung zu treffen hat.

Mit der Bildung dieses Trusts hat Morgan sein Ziel erreicht, bei der Bestimmung der Frachten im transatlan-

tischen Verkehr ein entscheidendes Wort mitreden zu können. War bisher die Höhe der Transportkosten für den amerikanischen Export nach Europa ein Faktor, der ihn von deutschen und englischen Rhedereien abhängig machte, so liegt es jetzt in der Macht der Morgan-Gruppe, für bestimmte Zwecke die Oceanstrachraten ebenso herabzusetzen, wie sie es in amerikanischen Eisenbahnverkehr schon gethan hat. Die Probe aufs Exempel wird nicht mehr lange auf sich warten lassen. Das wirtschaftliche Leben der Vereinigten Staaten ist an einem Wendepunkt angelangt, die Gefahr einer Uebererzeugung auf dem Eisenmarke ist in Sicht. Aber nicht unvorbereitet wie zu Anfang 1900 stehen diesmal die führenden der Industrie vor dem Umschwung; sie haben vorgesorgt, daß die überflüssige Ware ins Ausland mit Erfolg und rasch abgestoßen werden kann. Sie sind dank der billigen Gesehungskosten, der niedrigen Bahn- und Seefrachtkosten in der Lage, den europäischen Wettbewerb nicht nur auf dem Weltmarkt, sondern auch in den Eisenindustrielländern Europas selbst aus dem Felde zu schlagen. In der Schaffung dieser Möglichkeit liegt die unmittelbare Gefahr des internationalen Dampfertrusts für das europäische Wirtschaftsleben.

Eine weitere Gefahr ergibt sich aber aus der ferneren Entwicklung des überseeischen Verkehrs überhaupt. Der amerikanische Export nach Süd- und Ostasien wird durch die Länge des Seewegs oder, sofern die Güter mittels Bahn erst an die Westküste gebracht werden, durch die Höhe der Kosten in seinem Aufschwunge gehemmt. Der Bau des mittelamerikanischen Kanals wird die Situation der amerikanischen Handelslage mit einem Schlage verändern: nicht nur werden die Amerikaner den Absatzmärkten in Ostasien und Australien am nächsten gerückt sein, auch der europäische Handel nach diesen Ländern wird eine scharfe Ablenkung nach der Richtung des mittelamerikanischen Kanals hin erfahren, da die Route über diesen Kanal in vielen Fällen billiger bewerkstelligt werden kann als durch den Suezkanal. Mit dem Moment aber, wo der mittelamerikanische Kanal dem Verkehr übergeben wird, ist der jetzt gegründete Dampfertrust Beherrscher des Weltverkehrs und die noch freien Rhedereien Europas sinken zur gänzlichen Ohnmacht oder aber zu widerstandlosen Vasallen der amerikanischen Seeherrschaft herab.

Politische Uebersicht.

Die Kammerwahlen in Belgien.

Das Gesamtergebnis der Wahlen in Belgien liegt jetzt endgültig vor. Gewählt sind 57 Liberale, 13 Sozialisten, 20 Liberale und Progressisten und ein christlicher Demokrat. Die Liberalen gewinnen 10, die Sozialisten 3 Sitze; die Liberale gewinnen und verlieren nichts, da ihr neues Mandat in Brüssel durch den Verlust von Duant-Philippeville aufgehoben wird. Die Sozialisten verlieren Berwiers durch den Berrat der Liberale. Die Christlich-Demokraten haben in Brüssel den allgemein geachteten Abbé Doens durchgebracht.

Seniuleton.

Nachdruck verboten.

Niobe.

Roman aus der Gegenwart von Jonas Lie.

Mit steigender Angst starrte der Doktor in einen finsternen Agrund . . . Des betrüblichen Thuns in der ihm anvertrauten Bank überwiesen, ergriffen, verhaftet, zur Galeere verurteilt — — — Und wir — des Sklaven Vater, des Sklaven Mutter, des Sklaven Schwester und Bruder, Weib und Kind — — — Er biß die Zähne zusammen und ballte die Fäuste. Armer, armer Junge . . . Und nur die fünfundsiebzig Tausend, dann wäre ihm geholfen, wäre er nicht Sklave — nicht — — — Herr — herrh . . . Der Doktor hielt das Pferd an und blieb regungslos sitzen . . . „Dann wäre alles gut . . . Dann, ja.“ . . . Er blies auf das Schußleder. — — — „Dummes Zeug . . . Bin ich verrückt. — Der Stuckuf mag wissen, warum der Kasten hier mitten auf der Landstraße steht. — Willst Du — — —“ er hieb auf das Pferd los. — — — Nur die fünfundsiebzig. — Er sah so gequält aus, Rjel. — — — „Die Galeere, das ist keine Kleinigkeit. — — Der kleine Baard aus seinem Nest geschleudert, in Elend und Armut hinein. — — — In seine Gedanken begann sich das Geräusch des Wasserfalls unten beim Betriebe zu mischen . . .

„Und Rjel, der den anderen gegenüber immer so fest und sicher auftrat . . . und jetzt — Schwindler, — Betrüger, — der Mühlstein, der alle anderen auf den Grund zog, — Schurke, — Fälscher. Hinter ihm die Spatzkaffe wie ein leerer, gähnender Schlund . . . „ . . . Der Teufel mag wissen, was ich mit dieser Zigarre wollte.“ Der Wagen fuhr in rasender Eile dahin; ab und zu hielt der Doktor plötzlich an und peitschte danach von neuem auf das Tier los. Er war außer sich. Nach einer Weile ward er ruhiger, es ging noch immer in scharfem Trab, aber gleichmäßig und ohne Unterbrechung weiter. Vor der Brücke, in der Nähe der Mühle, mächtig das Pferd seinen Lauf, wie es stets gewohnt war . . . Plötzlich leuchtete in der Dunkelheit zwischen den Hobelspanen ein phosphorartiger Streifen; es waren einige im Vorbeifahren abgerissene Bündelhölzer . . . Der Doktor rauchte ein paar Züge aus der soeben angezündeten Zigarre. „So?“ „Fastig wandte er sich und blickte nach der Stelle, wohin er die Streichhölzer geworfen.“ „Dummes Zeug, das muß man dem Blaustein und den Hobelspanen überlassen.“ Der Braune, wissend, daß er heimwärts ging, begann schneller zu traben. „Ich weiß eigentlich nicht, wer da weinen sollte, wenn das Unglück geschähe,“ murmelte er, oben angelangt . . . Die Versicherungsgesellschaft — die Bank — abstrakte Persönlichkeiten ohne Fleisch und Blut . . . die keinen Baarvorig und keine Bente haben, welche die Hände ringen und vor Kummer und Scham kriechen — und keine

Massi, die vor jedermann verheimlichen muß, daß sie einen Bruder hat, der Galeerenknecht ist . . . „Dummes Zeug . . . Fingespinnste und Phantasten. — Hab ich den Verstand verloren?“ Oben auf Clvat vor der Einfriedigung spuckte er die zerbissene Zigarre aus. Dann rief er den Knecht, dem er das Pferd übergab, verlangte eine Laterne und Licht. Er mußte zuerst in das kleine Desinfektionszimmer hinüber, um sich von dem Ansteckungsstoff zu reinigen. Drinnen in der karbolgeschwängerten Luft stand er und wusch sich . . . Wenn etwas passierte . . . plötzlich überkam ihn eine Angst. Ja, wenn etwas passierte, dann war Rjel in der Stadt — — — „Sollte man nicht denken, mein Verstand hätte gelitten, — das reine Fieber . . . Stehe hier und raisonniere, als ob ich der Schlimmsten einer wäre. Er belachte die ganze Geschichte. — — — Dieses Zusammentreffen mit Rjel hat mich gar zu sehr angegriffen.“ Der Doktor erwachte, ein heller Schein oder ein durch das Fenster eindringendes Licht schreckte ihn aus einem unruhigen, von Träumen geplagten Schlafs auf . . . Ein plötzlicher Schrecken durchfuhr ihn; aus allen Poren brach der Schweiß hervor. Er hob nicht den Kopf vom Steffen . . . blieb liegen und blickte unverwandt nach dem Rouleaux. . . . Der Mond natürlich — — die Fortsetzung der Phantastien — geradezu ins Blut übergegangen . . . Der Mond, der — — —