

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 (Postzeitungssatz Nr. 4527) vierteljährlich 2,10 Mk., für 2 Monate 1,40 Mk., für 1 Monat 70 Pfg. exkl. Bestellgeld.

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

Anzerate werden die 5 gespaltene 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 fällige 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: Lauchaer Straße 19/21. Geschäftszeit 8—12 und 2—7 Uhr, Sonn- und Feiertags geschlossen.

Herr v. Budde im Süden.

* Leipzig, 5. November.

Die neue preussische Eisenbahngesellschaft weilt augenblicklich in Süddeutschland. Herr v. Budde will sich, wie die offiziöse Sage lautet, seinen Kollegen in München, Stuttgart und Karlsruhe vorstellen. Das ist gewiss sehr höflich und verrät viel Lebensart; aber es ist immerhin etwas ungewöhnlich. Sonst verlangt die höfliche Sitte eine derartige persönliche Vorstellung nur von den Souveränen nach ihrer Thronbesteigung; wenn in Zukunft jeder neugeborene Minister bei seinem Amtsantritt sich an allen deutschen Höfen persönlich zur Stelle melden soll, so würde das zur Hebung des Verkehrs ganz erheblich beitragen. Und dann mag es auch einen gewissen Sinn haben, daß der preussische Eisenbahnsouverän den Neigen eröffnet.

Die Münchener Allgemeine Zeitung, das offiziöse preussische Organ in der bayerischen Hauptstadt, legte mit geheimräthlicher Wichtigkeit den Finger an die Nase und kispelte mit staatsmännisch hochgezogenen Brauen, was sich die Deffentlichkeit bei dem Besuch Buddes zu denken und nicht zu denken habe. Natürlich sind es die bekannten überaus freundschaftlichen Beziehungen, welche stets offiziell zwischen den Staaten bestehen, deren Pflege den preussischen Eisenbahngewaltigen unwiderstehlich nach Süddeutschland gezogen hat. Nur ganz beiläufig weist das preussische Blatt auf die Ueberflügelung des Verkehrs nach Oesterreich durch den Verkehr nach dem Norden hin, wohl um den Bayern zu verstehen zu geben, daß ihre materiellen Interessen jetzt mehr nach Berlin als nach Wien gravitieren. Und schließlich glaubt das offiziöse Organ ausdrücklich bestreiten zu sollen, daß es sich bei dem Besuch des Ministers um eine Eisenbahngemeinschaft zwischen Preußen einerseits und Bayern und Württemberg andererseits nach Art der hessischen Eisenbahngemeinschaft handle.

Die letztere Versicherung wird die bayerischen Partikularisten schwerlich beruhigen. Und wenn sie den Wert der diplomatisch gedrehtesten Begründung des Ministerbesuchs in ihrem positiven Teil zum Maßstab ihrer Würdigung auch im negativen Teil machen, so kann man ihnen gewiß nicht Unrecht geben. Das warme Herz, das die preussische Eisenbahnverwaltung für die bayerische Kollegin hat, hat die Münchener Allgemeine erst bei Gelegenheit des Ministerbesuchs entdeckt; und die Temperatur dieser Wärme steht auf demselben Höhepunkt, wie die preussische Liebe zur württembergischen, zur badischen und zur — sächsischen Eisenbahnverwaltung, bei welcher letzterer beiläufig Herr v. Budde seine persönliche Aufwartung für überflüssig zu halten scheint.

Dieses „beste Einvernehmen“ hat bekanntlich die interessante Eigentümlichkeit, sich in Maßregeln zu betheiligen, die man im gewöhnlichen Leben als Akte schänder Konkurrenz, mehr oder weniger lauterer Wettbewerbs, wenn nicht böswilliger Feindseligkeit bezeichnet. Es sei hier nur darauf hingewiesen, wie Preußen, zum Schaden des ganzen Verkehrs zwischen dem Norden und Süden, zur Verächtigung der Passagiere und zur Verzögerung der Güterexpedition, seit Jahren bestrebt ist, den Verkehr zwischen Berlin und München von der kürzeren durch Sachsen und Bayern führenden Strecke auf seine eigenen thüringischen Bahnen überzuleiten.

Im übrigen wird es der Münchener Allgemeinen wenig nützen, daß sie den Kopf in den Sand steckt. Sie selbst muß an einer anderen Stelle ihres Blattes eine bayerisch-offiziöse Notiz wiedergeben, welche uns dem wahren Grund des Ministerbesuchs näher bringt. Danach hat die vom bayerischen Ministerium des Innern eingesetzte Kommission zum Studium der Verhältnisse der Pfälzischen Bahnen ihre Thätigkeit abgeschlossen und mit möglichster Beschleunigung einen Bericht ausgearbeitet, auf Grund dessen die Verstaatlichung dieser Bahnen durch Bayern empfohlen wird.

Man sieht, die Bayern haben es eilig, und dazu haben sie von ihrem Standpunkt aus ein volles Recht. Die Pfälzischen Bahnen sind bis jetzt Privatbahnen; sie stehen unter der Verwaltung einer Privatgesellschaft mit staatlicher Garantie und staatlicher Oberaufsicht. Die Konzeption dieser Gesellschaft läuft bis zum Jahre 1904 ab, und bis zu diesem Zeitpunkt ist ihre Verstaatlichung längst in Aussicht genommen. Aber fast mehr noch als die bayerische Interessiert sich die preussische Regierung für die Verstaatlichung der Pfälzischen Bahnen. Ein Blick auf die Landkarte genügt, um dieses Interesse begreiflich erscheinen zu lassen. Infolge der Angliederung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen an die preussische Verwaltung gehören diese Bahnen einseitig preussischem Einfluß; sie werden für Rechnung des Reichs aber im Sinne des preussischen Ressorts geführt. Zugleich ist Preußen auf rechtsrheinischem Gebiet durch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft bis Mannheim vorgeedrungen. Die hessische Ludwigsbahn hat sich seit ihrem Uebergang in preussische Hände die Niederkonkurrenzierung der Main-Neckarbahn, auf deren Verwaltung Preußen sich inzwischen auch einen größeren Einfluß gesichert hat, mit Erfolg zum Ziel gesetzt. Preußen muß daher die Pfälzischen Bahnen geradezu als einen Pfahl im eigenen Fleisch empfinden, und die Erwerbung der Pfälzischen Bahnen um jeden Preis ist geradezu eine Lebensfrage für die preussische Eisenbahnmachtspolitik. Für die übrigen süddeutschen Eisenbahnverwaltungen bedeutet aber die Frage der Zukunft der

Pfalzbahnen die Existenzfrage überhaupt. Wenn Preußen die Pfälzischen Bahnen erworben haben würde, so könnte es den Eisenbahnlrieg gegen die badischen Bahnen weit erfolgreicher führen als bisher und bereits jetzt schon den Zeitpunkt mit mathematischer Sicherheit berechnen, an dem eine badisch-preussische Eisenbahngemeinschaft der badischen Eisenbahnsouveränität ein Ende machen würde. Das aber wäre der Anfang vom Ende der württembergischen und weiterhin auch der bayerischen Eisenbahn-Selbstständigkeit, und man weiß in München sehr wohl, daß es sich bei der Frage der Pfälzischen Bahnen in letzter Linie um die bayerischen Staatsbahnen überhaupt handelt. Und selbst wenn Herr v. Crailsheim dem preussischen Drängen nachgeben wollte, so würde der bayerische Landtag für eine Verpreuung der Pfälzischen Bahnen nie zu haben sein.

Aber auch Herr v. Budde hat seine Trümpfe in der Hand. Die bisherige Verwaltung der Pfälzischen Bahnen hat alles gethan, um dem Publikum die Unhaltbarkeit des bestehenden Zustands einzupauken und selbst den pfälzischen Partikularisten den Anschluß an Preußen mundgerecht zu machen. Das pfälzische Eisenbahnsystem ist einseitig auf den Nahverkehr zugeschnitten; die Direktion in Ludwigshafen arbeitet, als wäre die Rheinpfalz eine kleine Welt für sich, die sich um solche Datsquillen wie Durchgangsverkehr, Anschluß an große Linien, überhaupt nicht zu kümmern hätte. Der Verkehr mit westabgeschlossenen Nestern, wie Kusel, Wieskastel, ist ihr wichtiger gewesen, als der Anschluß an die großen Verkehrsadern des Saargebietes und der linksrheinischen Schienenwege. Infolgedessen ist eine völlige Reorganisation der Pfälzischen Bahnen die erste Voraussetzung ihrer Verstaatlichung. Die Uebernahme der Pfälzischen Bahnen durch den bayerischen Staat würden also diesem ganz empfindliche Opfer auferlegen, und dabei hätte er die Gewißheit, daß Preußen nunmehr die ganze Ueberlegenheit seiner geographischen Lage, seines abgeschlossenen Bahnsystems zu einem erbitterten Eisenbahnlrieg gegen die bayerischen Pfälzischen Bahnen ausnütze und den Verkehr der Pfälzischen Bahnen mit allen Mitteln lahm legen würde.

Herr v. Budde trägt also bei seinem Besuch in der Höhle des bayerischen Löwen Krieg und Frieden in seiner Loge. Will Herr v. Crailsheim den Frieden, so soll er der Verpreuung der Pfälzischen Bahnen nichts in den Weg legen, im Gegentheil mag er die partikularistischen Blöde und Klöße aus der Bahn schaffen, die der preussische Siegeszug nehmen will. Zieht er den Krieg vor, so mag er damit rechnen, daß die Pfälzischen Bahnen für den bayerischen Staatsfädel eine offene Wunde bleiben werden, an der er sich eines schönen Tages verbluten kann.

Der deutsche Süden hat neben dem politischen Interesse

Seuilleton.

(Nachdruck verboten.)

Der Grabenhäger.

Roman von Wilhelm von Polenz.

Nach jener „Selbstständigkeit“, von der der Herr Pastor spreche, sehne man sich hier gar nicht, meinte Kriebow von oben herab. Was für eine Bestimmung daraus resultiere, und was für Früchte solche Selbstständigkeit erzeuge, wisse man ja zur Genüge. Die patriarchalischen Zustände seiner Heimat solle ihm niemand schlecht machen. Und das eine wolle er nur noch bemerken: seiner Ansicht nach und nach der Ansicht vieler erfahrener und hochgestellter Männer sei es nicht gut, am Alten und Bewährten zu rütteln.

Grütinger senkte den Kopf, dann warf er ihn ins Geviert, wie einer, der sich zu etwas entschlossen hat; dabei blickte er dem Gutsherrn und Patron frank in die Augen. Gewiß, am „Bewährten“ dürfe man nicht rütteln, aber dem „Verrotteten“ müsse man zu Leibe gehen, wo immer man es fände, sonst sei man ein Feigling.

Kriebow sagte: er möchte doch bitten, ihm zu sagen, ob der Herr Pastor etwa hier bergleichen gefunden zu haben glaube, das ihn zu solchen Ausdrücken berechtige.

Der Geistliche zog die Brauen zusammen. Nur eines wollte er anführen, da es gerade Sonntag sei, ob es etwa in der Ordnung, wenn die Tagelöhner gezwungen seien, am Sonntage zu arbeiten, statt in die Kirche gehen zu können? —

Kriebow meinte, er glaube nicht, daß dies der Grund, warum die Kirche leer sei

„Dann gehen Sie doch bitte jetzt gleich mal hinaus auf Ihre Felder, Herr von Kriebow, dorthin wo die Leutefartoffeln sind,“ rief Grütinger mit plötzlich funkelnden Augen. „Sie werden dort all die Tagelöhner finden, die heute beim Gottesdienst fehlten. Vielleicht finden Sie sich auch beim Torfstechen oder sonst wo, nur nicht da, wo sie am Tage des Herrn hingehören. Und wenn Sie Ihren Herrn Inspektor mal fragen wollten, was er heute während der Kirchzeit vorgehabt hat, dann wird er Ihnen sagen — falls er der Wahrheit die Ehre giebt — daß er die Löhnung ausgezahlt hat, weil ihm dazu die Zeit am Werkstage zu kostbar ist.“

Hierauf war nun allerdings nicht viel zu erwidern. Kriebow erklärte, er werde das der strengsten Untersuchung unterziehen.

„Und dann noch eins, Herr von Kriebow!“ fuhr der Geistliche fort, und wieder leuchtete jene starke Flamme in seinen Augen. „Da wir einmal bei dem Thema sind: fragen Sie doch Ihren Inspektor, was das bewährteste Mittel ist, um Leute, die in der Ernte früh um vier Uhr mit der Arbeit angefangen haben, abends, wenn sie zu Tode abgepaunt sind, noch zur Leistung von Ueberstunden zu bewegen — ein Mittel, das Herr Heilmann, ach wie oft, angewendet hat! Und wenn er es nicht vorzieht zu schweigen, wird er das Zauberwörtchen sagen müssen; es lautet: Branntwein!“

Der Grabenhäger sagte nichts darauf, sein roter Kopf redete auch eine Sprache. Er blickte nach seiner Frau hinüber; Klara sah ihn mit großen erschrocken Augen an.

Das Furchtbarste war für ihn, daß Klärchen das mit angehört hatte.

Kriebow schickte, sowie er vom Kirchgang auf sein Zimmer gekommen war, zu Heilmann: der Inspektor möge sofort zu ihm herüberkommen.

Er wollte es dem Alten anstreichen, daß er um seiner willen eine solche Demütigung hatte einstecken müssen.

Als Heilmann der ungewohnten Beorderung halber hastig und mit fragender Miene beim Herrn eingetreten war, überschüttete der ihn sofort mit Vorwürfen. Der Beamte ließ den Herrn ruhig ausreden, dann meinte er mit Gelassenheit: daß ihn der Herr Pastor beim gnädigen Herrn anschwärzen würde, habe er längst erwartet.

Kriebow stuzte über die Ruhe, mit der sein Inspektor so scharfen Tadel aufnahm. Daß der Geistliche Unwahrheiten berichtet haben könne, war doch kaum anzunehmen. Er verlangte daher zu wissen, was Heilmann auf die einzelnen Behauptungen Pastor Grütingers, die er ihm vorhielt, zu erwidern habe.

Der Inspektor erklärte, daß er hin und wieder mal, und so auch heute, die Lohnzahlung am Sonntag vormittag abgehalten habe; aber daß sei nur immer dann geschehen, wenn in der Woche absolut keine Zeit zu übrigen gewesen wäre. Daß die Leute während der Kirchzeit allerhand Arbeiten in Feld und Haus verrichteten, sei richtig; aber dafür könne er nichts. Das habe er schon so vorgefunden, als er vor nun bald dreißig Jahren hierher gekommen sei. Herr von Kriebow wisse ja auch selbst, daß es so auf allen Gütern weit und breit hergebracht sei. Die Leute würden sich's ja auch nicht nehmen lassen, während der Kirche zu arbeiten, selbst, wenn man's ihnen verbieten wollte. Der Herr Pastor würde daran wahrscheinlich auch nichts ändern können. Was schließlich die Verabreichung von Schnaps an die Leute anbelange, so sei dies nur ganz selten mal vorgekommen,