

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes.

Abonnementspreis pro Monat einschließlich Bringerlohn 70 Pfg., bei Selbstabholung in der Expedition oder den Filialen 60 Pfg.; mit der illustrierten Wochenbeilage Neue Welt einschließlich Bringerlohn 80 Pfg., bei Selbstabholung 70 Pfg. — Durch die Post bezogen vierteljährlich 2.10 Mk., für 1 Monat 70 Pfg. (Westgeld vierteljährlich 42 Pfg., monatlich 14 Pfg.).

Redaktion: Tauscher Straße 19/21. Telegramm-Adresse: Volkszeitung Leipzig. Telefon: 13698. Sprechstunde: Wochentags 6—7 Uhr abends (außer Sonnabends).

Inserate kosten die 6gespaltene Petitzeile oder deren Raum 25 Pfg., bei Blabvorschrift 30 Pfg. Schwieriger Satz nach höherem Tarif. — Der Preis für das Beilegen von Prospekten ist 3.50 Mk. pro Tausend für die Gesamtauflage, bei Teilaufgabe 4 Mk. — Der Betrag ist im voraus zu entrichten. Schluß der Annahme von Inseraten für die folgende Nummer früh 9 Uhr.

Erscheint täglich nachmittags mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Verlag, Expedition und Inseraten-Annahme: Leipzig, Tauscher Str. 19/21, Hofgebäude. Telefon: 2721.

Tageskalender.

Die Justizkommission beendet die zweite Lesung der Strafprozeßordnung.

Unter den Ruhrbergleuten herrscht wegen der Maßregelung von Sicherheitsmännern große Erbitterung.

Ueber Mittel- und Westeuropa gingen gestern schwere Unwetter nieder, die große Schäden anrichteten und viele Menschenleben vernichteten.

In Mexiko ist es zu neuen Kundgebungen gegen die Vereinigten Staaten gekommen.

Geschäft und Politik.

Leipzig, 12. November.

Als vor zwei Jahren die Präsidentschaftswahlen in den Vereinigten Staaten stattfanden, schien die Börse rein aus dem Häuschen. Es hieß: wenn der Demokrat gewählt wird, steht es schlecht um das Geschäft, wird der Republikaner gewählt, wird das Geschäft blühen. Als dann Laft glücklich Präsident wurde, gab es einen gewaltigen Boom an der Börse, die Spekulanten schlugen rein Purzelbäume. Der Republikaner Laft hat denn auch die auf ihn gesetzten Hoffnungen der Großindustriellen vollaus erfüllt, indem er die Erhöhung der Schutzzölle durchdrückte. Auf der anderen Seite hat er die Lebensarten gegen die Trusts, mit denen er und sein damaliger Freund Roosevelt bei der Wahlkampagne Bauernfang trieben, schleunigst vergessen. Es ist den „reichen Räubern“, wie Roosevelt die Kleptokraten der großen Trusts nannte, kein Härchen gekrümmt worden.

Aber das Bombengeschäft, von dem die Geschäftsleute träumten, ist ausgeblieben. Statt daß die günstige Konjunktur sich weiter entwickelte, war zu Beginn dieses Jahres ein starker Rückschlag auf fast allen Gebieten bemerkbar. Die Fabrikanten merkten bald, daß es mit der Erhöhung der Zölle einen Haken hat, denn der Absatz ging zurück, während die Preise der Rohstoffe beständig in die Höhe geschraubt wurden, die Kaufleute aber spitzten am eigenen Beutel die Befürchtung, denn vielfach gelang es nicht, die Preise gemäß den erhöhten Zöllen in die Höhe zu schrauben. Indessen ist dieser Rückschlag der Konjunktur wohl nur zum geringsten Teil auf die Zollpolitik der Union zurückzuführen. Vielmehr handelt es sich um einen für dieses Land typischen Vorgang. Die Krisen wirken hier ganz besonders verheerend, aber sie gehen relativ

schnell vorüber, es folgt ein lebhafter Aufschwung, der dann aber wieder abflaut und erst nach längerer Zeit tritt wieder die wirkliche Belebung ein, die zur zügellosen Hochkonjunktur führt. Die Erklärung ist wohl darin zu suchen, daß man in der Union gewöhnt ist, beim Herinbrechen der Krise die Produktion plötzlich in einem Maße einzuschränken, das in Europa nicht möglich wäre. Das typische Beispiel dafür ist das Verfahren des Stahltrusts. Im 3. Quartal (Juli-September) 1907 hatte er eine Produktion von 43 804 000 Tonnen zu verzeichnen gehabt. Im Oktober brach die Krise aus und im November wurden Hochofen in großer Zahl ausgeblasen, was zur Folge hatte, daß im vierten Quartal nur noch 32 554 000 Tonnen Stahl produziert wurden; im ersten Quartal 1908 waren es aber nur noch 18 229 000 Tonnen. Eine solche Reduktion von 43,8 auf 18,2 Tonnen wäre in andern Ländern einfach unmöglich. Warum derartige Reduktionen in Amerika eintreten, in Europa nicht, das erklärt sich wohl aus den Kreditverhältnissen einerseits, aus der Organisation der Betriebe andererseits. Der europäische Unternehmer weiß aus Erfahrung, daß wenn er einmal seine Produktion reduziert hat, er nicht sobald wieder die geübten Arbeitskräfte findet, die Kundenschaft verliert, die Beziehungen zu den Lieferanten nicht gleich wieder nach Belieben anknüpfen kann. Da er auf der andern Seite über Kredit verfügt, sucht er zunächst weiterzuproduzieren, nimmt Ware auf Lager, reduziert den Preis. Das bedeutet oft für ihn Produktion mit ganz minimalem Profit oder gar Verlust, aber das ist immer noch weniger gefährlich als Stilllegung. Der amerikanische Fabrikant dagegen wird in der Krise einfach gezwungen, die Zude zu schließen, weil der Kredit plötzlich abgeschnitten wird. Er schreckt auch nicht davor zurück, seine Arbeiter zu entlassen, denn bei der eigentümlichen Leichtigkeit, mit der der amerikanische Arbeiter sich entschließt, seinen Wohnort zu verlassen und am andern Ende des Landes, wenn es sein muß, Arbeit zu suchen, ist der Fabrikant stets sicher, Arbeiter zu finden, wenn er sie braucht. — Eine derartige Reduktion der Produktion auf, sozusagen einen Aus, führt dann dazu, daß die Warenvorräte sehr schnell schwinden und schon nach sehr kurzer Zeit die Nachfrage wächst, und man glaubt dann sofort die Krise überwunden, während in Wirklichkeit immer noch der Warenmarkt und der Geldmarkt desorganisiert sind und die Rückschläge sich einstellen. So war es bei dem vorletzten Zyklus und jetzt wieder: 1901 Krise in Europa und Amerika; aber in Amerika 1903 wieder flottes Geschäft und 1904 scharfer Rückschlag, dann Erholung und 1906/07 Hochkonjunktur; dagegen in Europa lange Depression, erst 1905 wirkliche Besserung und 1906/07 Hochkonjunktur. Der letzte Zyklus: 1907 Crash in Amerika und Europa; in Amerika 1909 flottes Geschäft, 1910 Rückschlag, während in Europa erst Anfang 1910 die Konjunktur sich

etwas bessert, aber bis jetzt noch schleppender Geschäftsgang herrscht.

Indessen in den Köpfen spiegelt sich die Sache anders. Man ist auf Freihandel oder auf Schutz Zoll eingeschworen; das Geschäft geht nicht, Schuld muß die verfluchte Politik sein. Heute ist unter dem Eindruck des Rückschlages die Geschäftswelt Amerikas auf den Schutz Zoll schlecht zu sprechen.

Mit viel mehr Recht macht dagegen das große Publikum, die Arbeiterschaft die Politik für die Teuerung verantwortlich. Es hat in der Tat die Schutz Zollpolitik und die Begünstigung der wucherischen Trusts diese Teuerung verschuldet. Deshalb fluchen heute die Massen der Roosevelt-Partei, der sie vor kurzem noch großes Vertrauen entgegenbrachten.

Aus dieser Stimmung heraus erklärt sich wohl der Sieg der demokratischen Partei am vergangenen Dienstag, ein Sieg, der eine demokratische Mehrheit im Repräsentantenhaus sichert. Und — sonderbar! — ebenso wie die Börse vor zwei Jahren den Sieg des republikanischen Präsidenten mit einer Haufe quittierte, so injiziert sie jetzt eine Haufe aus Anlaß des demokratischen Sieges.

Sonderbar ist das vor allem deshalb, weil vorläufig von einer Aenderung der Wirtschaftspolitik keine Rede ist. Selbst wenn die Demokraten wollen, können sie den Zolltarif nicht von heute auf morgen ändern. Vor allem deshalb nicht, weil im Kongreß (gewissermaßen das Oberhaus des Parlamentes) die Republikaner vorläufig die Mehrheit behalten und der Präsident natürlich bleibt, zu einer Aenderung der Zollgesetze indessen die Zustimmung des Repräsentantenhauses, des Kongresses und des Präsidenten notwendig ist.

Fraglich könnte nur sein, wie es mit der Politik gegenüber den Trusts werden wird. Hier gilt es vor allem, sich nicht von Schlagworten blenden lassen. Der Name der Partei sagt absolut nichts. Die amerikanischen „Demokraten“ sind genau so demokratisch, wie unsere National-liberalen liberal sind. Das also diese „Demokraten“ aus demokratischem Prinzip gegen die Trusts vorgehen und den Präsidenten zwingen, seine bei der Wahl gemachten Versprechungen zu erfüllen, ist nicht wahrscheinlich. Allerdings spielt ein anderes Moment mit. Roosevelt, der bei all seinem albernem Größenwahn eine feine Nase für das politische Geschäft hat, scheint zu der Überzeugung gelangt zu sein, daß irgend etwas geschehen müsse, um die Popularität der republikanischen Partei zu retten. Deshalb drängt er die Partei gegen den Willen Lafts auf neue Bahnen, und da scheint es nicht ganz ausgeschlossen, daß bei dem Wettlauf um die Gunst der Wähler die Demokraten wie die Republikaner schließlich sich zu einem Kampfe gegen die Trusts aufraffen. Aber selbst wenn das der Fall sein sollte, ist damit noch lange nicht gesagt, daß wirklich etwas Ernstes gegen die Kleptokraten ge-

Seuilleton.

Rutland.

Erzählung von Jonas Lie.

Aus dem Norwegischen überseht von Emilie Stein. Nachdruck verboten.

Ein alter Nordseefahrer.

Ich lief vom Stapel so fein wie im Tanz, im Takt hing Flaggenteine und Kranz. Salzgran ist mein Stog nun, zerrissen die Want, und längst schon knact es in Holzwerk und Spant. Bin fast hundert Jahre, hab' manches Loß. Der Pumpen Hülse erhält mich bloß noch.

Es war das erstemal, daß der Rutland, der gegenwärtig im „Sund“ lag und das Mobilar des Gardesvogts Nörregaard einlud, um es nach den Osterris-Inseln zu überführen, sich in der Eigenschaft einer Schuppe an der Landungsbrücke präzentierte.

Die alte Nordseegaleasse — man behauptete mit gewohnter Uebertreibung, sie zähle nahezu ihre hundert Jahre — hatte, ehe sie solcherart umgetakelt war, mancherlei Besatzung auf ihrem Deck gesehen, hatte Kapitän um Kapitän gehabt, einige von ihrer frühen Jugend an bis in ihr graues Alter, war der Schauplatz gar mancher lustigen und traurigen Geschichte gewesen, hatte mehr denn einen Anprall bei fast allen Sandbänken und Rissen der Nord- und Ostsee auszuhalten gehabt und ihre Fahrten bis in den Kanal und den Meerbusen von Biscaya ausgebeht.

Es wäre nicht leicht herzuführen gewesen, wie oft der alte Rutland im Weihnachtswinkel bei Schneetreiben und Unwetter zwischen Schottland und Norwegen gelegen

hatte, das ganze Tafelwerk unter der Glashülle des Eises, das Deck eine einzige glatte Schleiße und die finstere Kajüte bloß von einer schlaftrigen Tranlampe matt beleuchtet; wie oft er in fernem Bemühen, zu landen, Gefahr gelassen war, nach den Shetlandsinseln verschlagen zu werden und spurlos wie ein Strohalm in dem ungeheuren Atlantischen Ozean zu verschwinden; oder wie oft er im Sonnenbrand in Bordeaux, Setwal oder Radig gelegen, während das Pech in den Räten schmolz und an seinen feuchten Außenwänden große Teertränen herabfloßen. Er hatte „Ligenz“ und Kaperfahrten hinter sich und hätte jemand sich die Mühe genommen, seine Planken anzubringen, so würden die geteerten Löcher in seinen Rippen von manchen feindlichen Kugeln zu erzählen gewußt haben.

In seinem Kajütenschrank lagen zusammengeroßt alle norwegischen Fahnen, von der alten Dannebrog und der im Jahre 1814 errungenen angefangen bis zu derjenigen, die er jetzt unter der Gaffel trug, und der schwedischen Flagge, die man hießte, wenn es nach Finisterre ging. Seit Menschengedenken war er nicht auf die Helling gebracht und wieder von dort abgelassen worden, um im Bauchstück nachgesehen und von Schuppen gereinigt zu werden. Er war led und log Wasser; aber er hatte, wie es hieß, die merkwürdige Eigenschaft, sich selbst zu stopfen, so daß das Wasser niemals eine gewisse Höhe im Pumpstige überschreiten konnte. Ob es der Schutgeist des Schiffes war, der hier im Spiele war, muß unentschieden bleiben —, solch alte Schuten hängen ja so merkwürdig zäh am Leben!

Es geschah im vergangenen Herbst, als das Fahrzeug mit einer Salzladung von St. Obes heimkehrte, daß es während eines gewaltigen Sturms draußen in der Nordsee plötzlich led wurde, worauf der Kapitän und ein Teil der Mannschaft das Schiff verließen und bei Peterhead landeten. Der Rest der Besatzung — Steuermann Kristensen und drei von Rutlands altem Stod — hatte das Wagesstück unternommen und den Kurs nach Norwegen

gerichtet, wo sie im Haröfstrom oben bei Söndmore kenterten und totale Havarie erlitten.

Damals kam kein Argwohn gegen das Fahrzeug auf. Wie es da draußen auf den Schären lag, bloß mit dem vordern Untermast und ein paar alten Segeln und dem Loch auf dem Boden — die Salzladung war geschmolzen — erachtete das Seegericht es als das beste, die Galeasse Rutland auktionenweise als Wrack zu verkaufen, und Steuermann Kristensen, der wie es sich nun erwies, über fast hundert Spezialtaler in Bankaktien an zurückgelegter Feuer verfügte, wurde mit seinem Angebot von dreißig Spezialtalern und Kostenerjak als Höchstbietender der neue Besitzer des Schiffes.

Das Fahrzeug wurde nach Harö bugsiert, um von Grund aus repariert und zur Schuppe umgetakelt zu werden. Kristensens Leute halfen ihm als feste Arbeiter, und als die Geldmittel im Laufe des Winters versagten, sah er sich nach einer Anleihe um, die er auf das Schiff nehmen konnte.

Um diese Zeit geschah es, daß von der Reederei des Rutland eine behördliche Bestätigung der totalen Havarie verlangt wurde, um mit Hilfe dieses Schriftstücks die Versicherungssumme in Amsterdam ausbezahlt zu erhalten.

„Die Galeasse war versichert!“ Diese Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer; es war ja in jenen Zeiten nichts Gewöhnliches, daß ein kleineres Fahrzeug versichert wurde. Die Phantastie war ausgewählt: allerlei Geschichten tauchten auf, wie man alten Fahrzeugen ein Ende zu bereiten gewünscht hatte, wie sie, nachdem man sie zuerst durch allerhand Kniffe zu versichern verstanden hatte, verurteilt worden waren, auf der Doggerbank zu sterben oder auf einer der Sandbänke bei England oder Holland auf den Grund zu stoßen. Der Argwohn stieg bis zur Ueberzeugung, und es geschah sozusagen unter dem Druck der öffentlichen Meinung, daß die Obrigkeit eine Untersuchung einleitete.