Nummer 429. XXIII. Jahrgang. Abend-Ausgabe. Freitag, 24. August 1894.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Für den Monat September

werden bei **allen Post-Anstalten** des Deutschen Reiches **Abonnements** auf das

„Berliner Tageblatt“ und **Handels-Zeitung**

mit Effekten-Verloosungsliste nebst illustr. Wihblatt **„ULK“**, belletrist. Sonntagsblatt **„Deutsche Lesehalle“**, feuilletonist. Beiblatt **„Der Zeitgeist“**, **„Mittheilungen über Landwirthschaft, Gartenbau und Hauswirthschaft“** zum Preise von **nur 1 Mk. 75 Pf.** entgegengenommen; ebenso in **Berlin** bei sämmtlichen Zeitungs-Spediteuren, allen Stadt-Postämtern, sowie bei der Expedition des „Berliner Tageblatt“, Jerusalemerstr. 48/49.

Im September erscheint ein höchst fesselnder Roman:

„Erbadel“

von

Hans von Sudenburg.

Die Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr.

Unser Dresdener ℹ-Korrespondent schreibt uns:

Die preußischen Eisenbahn-Verwaltungen haben im Verein mit der sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung vor nunmehr bald zwei Jahren eine Kommission eingesetzt, die der Frage betreffs Einführung der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr näher treten soll und die auf Grund eingehend gesammelten Materials sowie praktisch angestellter Versuche feststellen hat, ob und inwieweit diese allerdings tief in das Verkehrsleben einschneidende Reform eine befriedigende Lösung finden kann. Leider wurden die beiden bezeichneten Verwaltungen von denjenigen anderer deutscher Bundesstaaten garnicht unterstützt. Die übrigen dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Bahnen verharrten und verharren noch in unbegreiflicher Zurückgezogenheit diesen Bestrebungen gegenüber, und diesem leidigen Umstande ist es zuzuschreiben, daß der Gang der Verhandlungen ein ungemein schleppender ist.

Die Untersuchungen der preußisch-sächsischen Kommission haben nun ergeben, daß eine theilweise Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr während des größten Theiles des Jahres wohl möglich ist, eine vollständige Durchführung dieser Maßnahmen während des ganzen Jahres hindurch aber als absolut ausgeschlossen erachtet werden muß. Maßgebend für diese letztere Feststellung der Kommission war hauptsächlich die außerordentlich starke Vermehrung des Wagenparkes, die erforderlich wäre, da alle zur Zeit auf der Achse rollenden Güterwagen nicht ausreichen würden, die sich an gewissen Tagen der Woche anstauenden Güter zu befördern und deshalb zu Neuanschaffungen von Verkehrsmitteln über vierzig Millionen Mark erforderlich wären. Bei der außerordentlichen Höhe dieser Summe ist gleich von Anfang an von einer vollständigen, über das ganze Jahr gleichmäßig ausgedehnten Durchführung der Sonntagsruhe abgesehen worden, und es soll dieselbe nur insoweit eingeführt werden, als die Zeiten eines starken Güterverkehrs unberücksichtigt und berechtigte Verkehrsinteressen gewahrt bleiben.

Ist nun auch durch diese Erklärung der betreffenden Kommission noch keineswegs irgendwelche Abhilfe geschaffen, die in den Kreisen der Eisenbahnbeamten allgemein erwartet wurde, so ist doch immerhin einer großen Anzahl von Beamten und Arbeitern die gewünschte Sonntagsruhe gesichert, denn nach den angestellten Erhebungen bei den betheiligten Verwaltungen werden nach Einführung der geplanten Beschränkungen ungefähr über 50,000 Eisenbahnbedienstete „den Feiertag heiligen“ können.

Das Hauptaugenmerk aber muß nun darauf gerichtet werden, daß diese Ruhepause nicht etwa auf Kosten des Wochendienstes gewährt wird, d. h. also, daß z. B. diejenigen dem Fahrdienst angehörenden Beamten, die am Sonntag pausirt haben, den darauffolgenden Montag nicht statt 10 bis 12 nun 15 bis 18 Stunden auf der Bremse sitzen müssen und ferner, daß beispielsweise Güterbodenarbeiter herangezogen werden, wodurch die Grundidee des humanen Werkes vollständig illusorisch würde.

Es darf allerdings nicht verkannt werden, daß im Betriebsdienst die Durchführung dieser Bestimmungen weit schwieriger ist, als im Büreaudienst. Nichtsdestoweniger muß und soll aber möglichst auf Gleichmäßigkeit hingewirkt werden, und dies könnte dadurch wesentlich erleichtert werden, wenn mit dem System gebrochen würde, die Beamten Jahrzehnte lang an ein und demselben Material arbeiten zu lassen. Es wäre zum Bureaudienst herangezogen würde und umgekehrt.

Wenn ferner ein durchschlagender Erfolg mit der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr erzielt werden soll, so muß den Massenanlieferungen der Güter an den Sonnabenden gesteuert werden. Es ist bekannt, daß Rollfuhrunternehmer, Spediteure an diesem Tage Alles zur Bahn zu bringen suchen, was ganz gut am darauffolgenden Montag oder noch vor dem Sonnabend hätte befördert werden können. Wer jemals am Sonnabend Nachmittag auf dem Güterboden eines größeren Bahnhofs verweilt hat, der wird darüber gestaunt haben, was Alles angefahren wird. Und fragt man, wie es möglich ist, alle diese Waaren in der unglaublich kurzen Zeit von 24 Stunden auf so und so viel Zügen nach allen Windrichtungen zu befördern, so wird man hören, daß dies nur unter Zuhilfenahme der Nacht, verstärkten Personals und des darauffolgenden Sonntags angängig ist. Und hierin, in der so starken Anfuhr des Frachtgutes an den Sonnabenden, liegt hauptsächlich der Grund, warum gerade das Eisenbahnpersonal bisher keine Sonntagsruhe hatte! Unzähliger leerer Kästen, Kisten, Körbe ꝛc. wegen, die alle am Sonnabend aufgeliefert wurden, mußte der Sonntag geopfert werden. Und dabei genießen auf vielen Bahnhöfen die Verfrachter noch das Vorrecht, bis lange nach Schluß der Expeditionszeit aufliefern zu dürfen.

Wenn nun von den Spediteuren u. s. w. mit den Eisenbahnverwaltungen in dieser Frage Hand in Hand gearbeitet würde, so wäre ein weiterer Schritt zur Entlastung des Eisenbahnpersonals an den Sonntagen gethan. Wenn aber ein großer Theil des Güterbeförderungspersonals an den Sonntagen ruhen kann, so wird auch eine successive Vertheilung desselben unter diejenigen Beamten, die zur Personenbeförderung nothwendig sind, mit der Zeit zu einem gewissen Ausgleich führen, dergestalt, daß dann alle Beamte und Arbeiter in Perioden abwechselnd den Sonntags ruhen können. Einmal angefangen, wird sich dieses humane Werk immer mehr ausbauen lassen, und die Einwirkungen auf diejenigen Eisenbahn-Verwaltungen, die noch in Reserve stehen, werden nicht ausbleiben und zwar insofern, als dieselben dem edlen humanen Werke schließlich beitreten müssen.

---

* Die Mittheilung des Ministers v. Bötticher an den Bürgermeister von Gaarden, daß ein Gesetz über die **Kommunalsteuerpflicht des Reiches** demnächst zur Vorlage kommen werde, wird durch die „W. P. A.“, also vermuthlich offiziös, ergänzt. Es wird daran erinnert, daß schon im Oktober 1874 dem Reichstage von den verbündeten Regierungen ein Gesetzentwurf vorgelegt wurde, welcher den Zweck hatte, die Heranziehung des Reiches zu Steuern persönlicher Natur ausdrücklich auszuschließen. Der Entwurf gelangte damals nicht zur Verabschiedung. Im Laufe der Jahre zeigte es sich, daß eine solche gesetzliche Ausschließung der Kommunalsteuerpflicht des Reiches verschiedene Gemeinden dauernd geschädigt haben würde. Die Gemeinden nämlich, in denen große reichsfiskalische Etablissements errichtet wurden, mußten im Interesse der in Folge dessen anziehenden starken Arbeiterbevölkerung reichliche Mittel für Schulzwecke, Armenpflege u. s. w. aufwenden, ohne in den von diesem Bevölkerungstheile erhobenen Steuerbeträgen dafür auch nur ein annähernd es Aequivalent zu erhalten. So kam es bald, daß diese Gemeinden wegen der reichsfiskalischen Einrichtungen in finanzielle Schwierigkeiten geriethen. Eine Reihe von Petitionen ist in der Angelegenheit an den Reichstag gerichtet worden. Die zuständigen Reichsbehörden beschäftigen sich in Folge dessen gleichfalls mit der Materie. Schon am Ende des Jahres 1891 war im Reichsschatzamt ein Gesetzentwurf ausgearbeitet, der die Frage der Steuerpflicht des Reichsfiskus in materieller und formaler Beziehung einer Regelung unterwarf. Er wurde zur Grundlage einer Erörterung zwischen sämmtlichen betheiligten Ressorts gemacht. Die Erörterungen haben häufig Stockungen erfahren, weil die Schwierigkeiten, die sich bei der Lösung mancher Einzelfrage zeigten, sehr groß waren. Wenn nunmehr Aussicht vorhanden wäre, daß die Angelegenheit demnächst in den gesetzgebenden Körperschaften des Reiches zur Erörterung gelangte, so würde es vielleicht möglich sein, daß die Kommunalbesteuerung des Reichsfiskus mit demselben Zeitpunkte in Geltung träte, zu welchem in dem neuen preußischen Kommunalabgabengesetze diejenigen Bestimmungen Gesetzeskraft erlangen, welche ausdrücklich die kommunale Einkommen- und Gewerbesteuerpflicht des Staatsfiskus aussprechen.

---

* Es sind in neuerer Zeit bei uns Dinge vorgekommen, die unbedingt zu der Frage drängen, ob denn das Militär bei uns Selbstzweck ist, oder ob es dem Schutze des deutschen Reiches und seiner Bürger dienen soll. Der **Militarismus**, der viel weniger in der großen Zahl der Soldaten als in der Sonderstellung der Militärbehörden und in dem Uebergreifen derselben ins bürgerliche Leben zu erblicken ist, stellt Ansprüche, wie nie zuvor. Es ist nicht nur vorgekommen, daß einzelne Bauern — von Großgrundbesitzern hat man nichts gehört — ihre Gehöfte, um dem Militär für seine Schießübungen Platz zu machen, völlig räumen mußten, sondern den Bewohnern ganzer Dorfschaften ist verboten worden, eine Woche lang ihre Fluren vor 1 Uhr Nachmittags zu betreten. Diese Vorgänge haben selbst in sehr Militärfrommen eine starke Mißstimmung erzeugt, die in der sonst so gemäßigten „Straßb. Post“ folgenden Ausdruck findet:

„Es ist die Sache reichsgesetzlich nicht geregelt, denn das Gesetz über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden und die Ausführungs-Bestimmungen zu demselben enthalten nichts darüber, daß man Privat-, Gemeinde- oder Staatseigenthum in der Art zu militärischen Uebungen zu überlassen habe, wie es durch Anordnungen militärischer Befehlshaber verlangt wird, seitdem die weittragenden Schießwaffen bei der Artillerie und der Infanterie eingeführt sind. Wenn einerseits diese Uebungen durchaus nothwendig sind und im Interesse unserer militärischen Hochstellung, somit der Macht und des Schutzes des deutschen Reiches liegen, so gehört doch nicht wenig Entgegenkommen und noch mehr Rücksicht und Geduld von Seiten der ländlichen Bevölkerung dazu, daß die ohne Weiteres ergehenden militärischen Befehle, gewisse Waldstrecken und Feldgewanne zu bestimmter Zeit nicht zu betreten, ohne Murren und Einsprache

---

△ Ein Husarendichter.

(Georg Freiherr von Ompteda.)

Von [Nachdruck verboten.]

Theodor Wolff.

Man weiß, wie „Onkel Sarcey“, der konservativste Kritiker der Franzosen, mit glücklicher Ironie den Einzug der Barbaren Literaturen in das Land des klassischen Gallier-Esprits verhöhnt. Man weiß auch, daß ihm seine lächelnde Ironie und sein feiner Spott nichts nützen — die Barbaren kommen doch. Ueberall heute, in den besten Büchern der jungen Pariser Pfadfucher Anklänge an die herbere Dichtung dieser Barbaren. Ueberall die halb neugierige, halb überraschte Theilnahme an der Musik und Philosophie, der Kunst und der Literatur der eben erst entdeckten Nachbarwelten.

Aber der alte Sarcey braucht wahrhaftig nicht an der Zukunft des literarischen Gallierthums zu verzweifeln. Seine Landsleute besitzen die glückliche Gabe der schnellen Verdauung. Der französische Geist arbeitet wie eine Mühle oder Maschine. Er nimmt alle fremden Fetzen in sich auf, aber er verarbeitet sie nur zu einem Papier, das deutlich die französische Marke trägt. Die Literatur in Frankreich kennt keinen langen Aufenthalt bei einer Formel, sie ist in fortwährender Entwickelung begriffen. Und das macht: der Franzose erfaßt alles Fremde nur mit dem Esprit ... er erfaßt es als Artist, als Sammler, als Amateur.

Die Deutschen sind keine artistischen Geister, sondern Philosophen und Gemüthsmenschen. Das Amateurthum, das rein künstlerische Wohlbehagen an einer Erscheinung, ist den Meisten von ihnen unbekannt. Ist in Deutschland ein neuer Gott erstanden, so gilt es einen Kampf für oder wider ihn bis aufs Messer. Fremder Einfluß wird nicht schnell überwunden, denn er wird nicht mit dem Esprit, sondern mit philosophischer und gefühlvoller Gründlichkeit erfaßt. Wir haben nicht eine fortwährende Entwickelung über diese fremden Einflüsse hinaus, denn einmal fehlt es bei uns an der Summe von Talenten, die eine Kette bilden könnten, und dann hat die deutsche Natur die Eigenschaft, sich in das einmal Ergriffene einzubohren und solange zu vertiefen, bis sie kaum noch herausfindet. Und weit mehr als der Literatur der Franzosen droht der Literatur der Deutschen die Gefahr, eines Tages die eigenste Art zu verlieren.

Für eine Nationalliteratur, die nur eine ewige Variation über das Thema von „Heil Dir im Siegerkranz“ wäre, würden wir uns ja Alle bedanken. Von der kann hier nicht die Rede sein. Nur von einer Literatur, die darum national ist, weil sie sich auf Goethe und Kleist, Mozart und Grillparzer, Wagner und Böcklin aufbaut. Von einer Literatur, in der die breite germanische Lebensfülle und die naive Freude am starken Helden- und reinen Thorenthum ihren Ausdruck finden und die in höherem Sinne deutsch ist, als die Siegerkranz-Poesie.

Etwas von dieser Fülle und Freude glaube ich in den Büchern des Freiherrn v. Ompteda zu finden. Bisweilen verbirgt es sich schamhaft. In Zeiten, wo die graue Grübelei wird, legen auch die Lebensmuthigen gern die Stirn mehr sich nöthig in Sorgenfalten. Aber obwohl die Romane Ompledas meist zu jener Kategorie von Werken gehören, von denen unsere deutschen Sarceys sagen, daß sie „mit bedauerlicher Vorliebe die Nachtseiten des Lebens darstellen“, ist der muthigen anzureihen. Und dieser Lebensmuth verwandelt sich köstlich in den hellsten Lebens-Uebermuth in einem Bändchen kleiner Geschichten, das den Titel trägt: „Unter uns Junggesellen“.

* * *

Georg Freiherr von Ompteda ist einunddreißig Jahre alt. Er ist der Sohn eines hannoverschen Hofmarschalls und Kammerherrn und ein Pathenkind des Königs Georg V. Nachdem das Jahr 1866 für Hannover die neue Ordnung der Dinge gebracht hatte, lebte der junge Freiherr Georg in Oesterreich, später in Dresden. Er besuchte das Dresdener Kadettenhaus, kam zum 1. königlich sächsischen Königs-Husarenregiment, ging als Fähnrich auf die Kriegsschule und stand von 1883 ab bald bei der Reitschule in Dresden, bald bei seinen Husaren in Großenhaim. 1890 gab er ein Bändchen Gedichte „Von der Lebensstraße“ heraus, 1891 eine Novellensammlung „Freilichtbilder“ und den Roman „Die Sünde“ (W. Friedrich, Leipzig). Die drei Bücher erschienen — mit Rücksicht auf des Autors militärische Stellung — unter dem Pseudonym „Georg Egestorff.“ 1892 nahm er — er hatte grade drei Jahre lang die Kriegsakademie zu Berlin besucht — als Premierlieutenant den Abschied; in diesem Jahre erschienen noch „Drohnen“, ein Zeitroman, und „Vom Tode“, Novellen (beides bei F. Fontane u. Co., Berlin). Dann die „Freien Geschichten“, „Unter uns Junggesellen“ (F. Fontane u. Co.) und zuletzt, in einer Familien-Zeitschrift, eine Reihe militärischer Schilderungen „Unser Regiment“.

Man sieht schon, Ompteda ist fleißig gewesen. Vielleicht ein bischen zu fleißig. Es macht fast den Eindruck, als habe er, der in seinen Erzählungen das „Hohe Lied der Arbeit“ singt, in einer mißverständlichen Auffassung der literarischen Arbeit bisher geglaubt, zu zwei Bänden im Jahr verpflichtet zu sein. Aber der Pegasus ist kein an täglichen Schwadronsdienst gewöhntes Husarenpferd. Und Ompteda sollte ihn ein bischen schonen.

Die „Sünde“ und „Drohnen“ sind die beiden großen, dickleibigen Romane, die Ompledas Vergangenheit belasten. In der „Sünde“ verführt der Lieutenant von Harff eine schwedische Sängerin. Als die Liebe des Lieutenants erkaltet, geht die Sängerin ins Wasser. Der Lieutenant stürzt beim Wettrennen mit „Maidenbluth“, liegt lange krank und wird während der Krankheit von dem schönen Obristentöchterlein mit vielsagender Sorgfalt gepflegt. Als Rekonvaleszent beschließt er, seine Sünde zu sühnen — er begiebt sich, „nicht für immer, aber für eine Dauer, eine Prüfungszeit“ aller Rechte, die ihm sein Stand und sein Reichthum so lange geliehen haben, und geht als Beamter der „deutsch-türkischen Erdölgesellschaft“ nach Kleinasien. Vielleicht, daß das Obristentöchterlein eines Tages nachkommt. Kleinasien ist nicht aus der Welt. Und die Moral: man kann eine Sünde durch ernste Arbeit sühnen — und: nicht nur bei Sekt, sondern auch bei Erdöl kann man ein Mensch sein.

Die „Drohnen“ sind schon von einem viel besseren Schlag, als dieser sündige Rührroman. Sie sind ja auch noch bei Weitem nicht etwas Einwandfreies. Gutes, Fertiges. Sie sind ein sehr mittelmäßiger Roman mit einer Ueberfülle von Details und Notizbuchbemerkungen und mit einer nicht ganz