mmer 63. XXIV. Jahrgang. **Abend-Ausgabe.** Montag, 4. Februar 1895.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Gründe des Rücktritts Casimir-Périers.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

△ **Paris**, 4. Februar.

n Journal de Rouen veröffentlicht ein Ungenannter, der offenbar Beziehungen zur Familie Casimir-Périer hat, Artikel über die Gründe der Demission des Expräsidenten. Der fer erzählt, er habe Perier noch unter dem Eindruck dieser de gefunden, den die Zeit allein werde verwischen können. e ist aufs Aeußerste über die Erregung erstaunt gewesen, die Demission in Frankreich und Europa hervorrief. Das beweist, nachdem er sein Elysee bezogen, vollkommen in seiner Gemwelt gelebt hat.

e hat von Anfang gefühlt, daß die Rolle ihm nicht zusage. Die Enttäuschung war das Scheitern seiner Idee eines nisteriums Burdeau. Das Kabinet Dupuy war nicht han, ihm die Aufgabe zu erleichtern. Perier hatte sich immer mit auswärtiger Politik beschäftigt. Er konnte sich darin ohl bewandert halten. Er hätte daher gewünscht, in alles eingeweiht zu werden.

ie Verfassung hat aus dem Präsidenten der Republik keine nne Person machen wollen. Carnot trat selten bei den thungen der Minister dazwischen, aber er that es immerhin. vy setzte seine Meinung in dem Fall Schnäbele durch. ier war also im Recht, wenn er von den Vorgängen Kenntniß n wollte.

ber die Minister, unter denen einige ihm ihre politische ière verdankten, machten sich ein Vergnügen daraus, ihm e Auskunft zu verweigern. Vielleicht wäre er mit Güte er gekommen. Er glaubte indessen gegenüber dem Charakter isser Minister nicht daran. So sah er, daß der Minister Auswärtigen ihm Depeschen fremder Mächte r schwebende Fragen vorenthalte. Er sah den ister der Finanzen ein Budget der Kammer vorlegen mit der mel: „Vorgelegt im Namen Casimir-Périers, des Präsidenten der ublik", ohne daß dieser von den vorgeschlagenen Maßnahmen s wußte. Eines Tages veröffentlichte ein Journal ein Dekret r die Besetzung von Beamtenposten. Diesmal verweigerte Perier nachträgliche Unterzeichnung.

Schon seit den September dachte Perier an seine missionen, Mitte Oktober war er dazu entschlossen, und rieb schon damals die Botschaft nieder, die am Januar verlesen wurde. Er schrieb sie ganz allein, ohne sie Jemand theilen. Dann lebte er nur in seinen eigenen Gedanken. Darum erscheint die Botschaft bei der Verlesung so wenig aktuell und tief en die Botschaft bei der Verlesung so wenig aktuell und tiefen Einige Stellen haben Bezug auf ältere Vorgänge, sonders die Versuche der Reaktionäre, ihn für ihre Zwecke gewinnen und so zu diskreditiren. Als er seinen Rücktrittsentschluß nen Freunden mittheilte, war er bereits unwiderruflich.

Die Familie Périers erfuhr ihn erst im letzten Augenblick. e mißbilligte ihn durchaus, denn sie begriff die schwere Tragweite Schrittes. Nur Périer, wie im Traume lebend, begriff Tragweite nicht (?). Er hatte so abgeschlossen gelebt und nicht durch seine Schuld, daß seine intimsten Freunde nicht zu ihm langten. Eines Tages wollte Leon Say ihn besuchen. Man ß ihn nicht vor und verwies ihn an der Thür auf die offiziellen pfangstage für Senatoren. Ja man sandte ihm eine gedruckte rte mit der Aufzeichnung dieser offiziellen Tage.

Périer und seine Gemahlin werden nach Beaulieu an der viera gehen. Périer ist einstweilen nicht gewillt, eine Broschüre er seine Abdankung zu schreiben. Aber wenn die, welche ihn erdigen wollten, aber deren Plan er durch seinen brüsken Rückzug reitelt hat, so sagt der Schreiber des Artikels, ihn angreifen wollten, ürde die Antwort nicht auf sich warten lassen, und sie würde hart in. Wenn nichts dergleichen geschieht, wird Périer mit Unterstützung einer treuen Wähler von Pont sur Seine nach Ende der Legislaturperiode wahrscheinlich in das Parlament zurückkehren.

Der Verfasser schließt: Dies ist so treu als möglich der Geistes-zustand Casimir Périers, welchem der Kongreß eine lebhafte Freude bereitete, als er Faure wählte, mit dem Périer immer in den besten Beziehungen stand. Erst am Tage des Kongresses hat Casimir-Périer das Bewußtsein seiner begangenen Unklugheit erlangt. Die Idee, daß durch seinen Fehler möglicherweise das Amt des Präsidenten an Brisson, mit dem er niemals gut gestanden, übergehen könnte, war ihm äußerst peinlich. Die Wahl Faures war ihm ein Trost und eine Erleichterung.

Der Temps, der alle diese Mittheilungen bestätigt und nur bestreitet, daß die Botschaft schon Mitte Oktober geschrieben sei, fügt hinzu, daß Périer besonders auch über militärische Angelegenheiten schlecht unterrichtet worden sei. Das Blatt sagt: Aber noch stärker als diese die Personen berührenden Fragen haben Betrachtungen allgemeiner hochpolitischer Art Périer beeinflußt. Es sind diese hauptsächlich, die Périer sich vorbehält, zu geeigneter Stunde bekannt zu geben.

---

* Die **Lage der Landwirthschaft** ist um so schwieriger zu beurtheilen, da die bisherige amtliche landwirthschaftliche Statistik hierzu nicht die geeigneten Unterlagen liefert. Gerade auf diesem Gebiet stellen sich jeder wissenschaftlichen Forschung, wenn sie zuverlässige, auf sichere Zahlen begründete Ergebnisse liefern will, ganz erhebliche Hindernisse entgegen. Sie hat nicht nur mit der Unvollständigkeit des vorliegenden amtlichen Materials, sondern auch mit der unendlichen Verschiedenartigkeit der Grundverhältnisse, der Bodenbelastung, der Wirthschaftsmethoden und nicht zuletzt mit dem Mißtrauen der bäuerlichen Bevölkerung und dem fast überall hervortretenden Mangel jeder landwirthschaftlichen Buchführung zu kämpfen. Die letztere ist fast ausschließlich nur auf den Rittergütern vorhanden, ist aber auch hier häufig derart, daß sie einen klaren Einblick in wichtige landwirthschaftliche Verhältnisse nicht gestattet. Die Produktionskosten auf einer Reihe Bauerngüter zu ermitteln, gehört zu den schwierigsten Aufgaben der sozialpolitischen Forschung. Eine im neuesten Heft der Zeitschrift des königlich sächsischen statistischen Büreaus veröffentlichte Arbeit des Amtshauptmanns v. Schlieben ist daher um so dankbarer zu begrüßen, da sie einen werthvollen Beitrag zur Statistik der landwirthschaftlichen Besitzverhältnisse bildet. Herr v. Schlieben ist Amtshauptmann in Zittau und hat namentlich die bäuerlichen Verhältnisse seines Amtsbezirks wissenschaftlich untersucht. Um die Lage des bäuerlichen Grundbesitzes zu kennzeichnen, führt er die Ergebnisse von 25 Bauergutsverkäufen an, die vom 1. Januar 1893 bis 20. April 1894 stattfanden. Diese Bauergüter hatten zusammen 612 ha 93,2a Fläche, 18433,63 Steuereinheiten, eine Brandkassensumme von 465,300 Mark und 534,314 Mark Hypothekenschuld. Gezahlt wurde in der angegebenen Zeit für diese Güter ein Kaufpreis von 908,663 Mark, mithin für das Hektar 1482 Mark 42 Pf. Abgesehen von fünf Verkäufen an Kinder der Vorbesitzer, bei denen aus Familienrücksichten der Preis niedrig gehalten wurde, waren die jetzt erzielten Kaufpreise höher als die früher gezahlten. Herr v. Schlieben weist darauf hin, daß mithin eine Werthverminderung der betreffenden Bauergüter im Laufe der Jahre nicht stattgefunden habe. Wenigstens seien in den Kaufpreisen und in der Einkommensteuer etwaige durch niedrige Getreidepreise und erhöhte Produktionskosten verminderte Reinerträge nicht zum Ausdruck gekommen. Doch halte er seine Beobachtungen noch nicht für ausreichend, um aus ihnen allgemeine Schlüsse zu ziehen. Die sämmtlichen hier angezogenen Verkäufe von Bauergütern fanden in der angegebenen Zeit im Bezirk der Zittauer Amtshauptmannschaft überhaupt nicht statt.

* * *

* Während die agrarischen Großgrundbesitzer und das provinzielle Bundesorgan unabläßig „im Interesse der Landwirthschaft" für eine vollständige **Absperrung Schleswig-Holsteins** gegen **Dänemark** agitiren und die beschränkte Vieheinfuhr nach Kiel und einigen anderen Häfen bekämpfen, sind die Landwirthe im Westen der Provinz bemüht, die Aufhebung des Vieheinfuhrverbots gegen Dänemark herbeizuführen. Man ersieht daraus aufs Neue, wie wenig der „Bund der Landwirthe" das Gesammtinteresse des Bauernstandes vertritt. Da ein großer Theil der Landwirthe Schleswig-Holsteins unbedingt auf die Einfuhr dänischen Viehs im Frühjahr angewiesen ist, haben die betreffenden landwirthschaftlichen Kreise, wie telegraphisch gemeldet, beschlossen, bei dem Landwirthschaftsminister dahin vorstellig zu werden, daß die freie Ein- und Durchfuhr dänischen Viehs nach Schleswig-Holstein gestattet oder dasselbe mindestens nach einer siebentägigen Beobachtung an der Grenze dem freien Verkehr übergeben werde. Die aus sanitären Gründen erlassene Sperre sei gegenstandslos, da Dänemark seit längerer Zeit vollständig seuchenfrei sei.

* * *

* Auch in **Weimar** haben die Agitatoren des Bundes der Landwirthe bereits für den **Antrag Kanitz** Stimmung gemacht. Demgegenüber kann das Lpz. T. als Thatsache mittheilen, daß das **Gesammt-Staatsministerium** sich bereits dahin schlüssig gemacht hat, den Bundesrathsbevollmächtigten für das Großherzogthum dahin zu instruiren, daß er gegen den Antrag Kanitz zu stimmen habe, falls dieser wirklich im Reichstage eine Majorität erhalten sollte.

---

* Die „große" **antisemitische Fraktion** des **Reichstages** löst sich in ihre einzelnen Bestandtheile auf. Herr Ahlwardt wurde ausgeschlossen, wie unsere Leser wissen, und jetzt tritt sein früherer Gegner und jetziger Freund Böckel aus. Er schreibt an den Abgeordneten Liebermann v. Sonnenberg:

„Da Sie den Reichstagsabgeordneten Ahlwardt aus der Fraktion ausgeschlossen und damit öffentlich dokumentirt haben, daß Sie eine Einigkeit aller Antisemiten nicht mehr wünschen, so beehre ich mich, Ihnen mitzutheilen, daß ich hiermit meinen Austritt aus der Fraktion der Deutsch-sozialen Reformpartei erkläre. Zu diesem Entschluß veranlaßt mich außerdem noch die freiheitswidrige Haltung zur Umsturzvorlage. Da ich mit reaktionären Bestrebungen keine Gemeinschaft zu haben wünsche, so halte ich es für das Beste, schon jetzt aus der Fraktion auszuscheiden. Indem ich Ihnen und den Herren von der Fraktion auf dem betretenen Wege den gebührenden Erfolg wünsche, verbleibe ergebenster Dr. Böckel, M. d. R."

Die Staatsbürgerztg. ist sehr entrüstet. Sie schreibt:

Die Melodie vom „reaktionären Antisemitismus" scheint jetzt in Schwung zu kommen. Der Antisemitismus ist überhaupt eine „Reaktion", d. h. eine Gegenbewegung gegen die verderblichen Einflüsse des jüdisch-mammonistischen Geistes und deren Folgen. Wer sich von dieser „Reaktion" losläßt, ist kein Antisemit, sondern steuert unaufhaltsam in das Lager der Sozialdemokratie.

Es sollte uns nicht wundern, wenn Böckel, seiner Zeit der ärgste Schreier unter den Judenhetzern, nun noch selbst als „Jude" bezeichnet würde.

---

* Die eigenartige Haltung des **Centrums** in der **Kommission** für die **Umsturzvorlage** scheint die katholischen **Wähler** nicht gerade sehr angenehm zu berühren. Die Köln. Volksz. theilt mit, daß der Vorstand des Vereins der

---

Ueber den Untergang der „Elbe".

Von einem Weltreisenden.

(Nachdruck verboten.)

Noch zittern in allen Herzen die Nachrichten über das hreckllichste Schiffsunglück der Neuzeit, welches einen schönen eutschen Dampfer betraf und 400 Menschenleben dem nassen, alten Grabe überlieferte, ehe die Unglücklichen nur Zeit atten, Hilferufe auszustoßen. Die Zahl der Geretteten ist erzweifelt gering. Dreiviertel davon sind Seeleute, die sich a in solchen schauerlich kritischen Momenten immer am ersten zu helfen wissen. Ich spreche aus Erfahrung, denn uch ich erlitt Schiffbruch auf einem englischen Kriegsdampfer n der Küste von Sizilien. Thatsache ist: ein elender engischer Kohlendampfer, ca. 500 Tons, eine Nußschaale gegenüber der mächtigen „Elbe" von 5000 Tons, hat dem Riesenschiff den Leib eingerannt und es dem Wellengrab überliefert.

Von hundert Seiten werde ich befragt, wie so etwas möglich sei, weil die Wenigsten sich einen Begriff machen können von der Wirkung des Rammens, d. h. der Riesenkraft in Bewegung gesetzter Schiffsmassen, welche mit Leichtigkeit solide Schiffswände zu durchbrechen vermögen. Ich war zuerst Zeuge solcher Rammwirkung im Jahre 1875, als ich mit dem englischen Steamer „Baroda" Brindisi verließ und zwar bei ruhigster See und schönstem Wetter am hellen Tage. Uns entgegen kam ein italienischer Dampfer von ca. 1000 Tons. Er wich uns Steuerbordseite aus. Beide Schiffe fuhren äußerst langsam, nicht einmal in Fußgängergeschwindigkeit. Raum zum Ausweichen war massenhaft vorhanden. Trotz alledem kam uns der Italiener so nahe, daß er uns streifte. Unsere sämmtlichen Rettungsboote der Steuerbordseite wurden von ihm rasirt, d. h. in zwei Stücke gerissen. Unsere Raaen knackten um und zerbrachen wie Federkiele, die Bordwand wurde eingedrückt. Ich beobachtete die Zerstörung aus allernächster Nähe. Bei der kolossalen Langsamkeit, mit der beide Schiffe fuhren, schien es, als könne eine Menschenkraft sie zum Stehen bringen. Aber was an Geschwindigkeit fehlt, ersetzt die „Masse" des Schiffskörpers. Der österreichische Schiffslieutenant, jetzt Kapitän Kriya, der die Seeschlacht bei Lissa 1866 mitmachte, wo österreichische Holzschiffe italienische Panzer rannten, erklärte mir schon 1868: Das bewegte Schiff ist das fürchterlichste Projektil. Es wird alle Seeschlachten der Zukunft entscheiden.

Aber warum wich die „Elbe" nicht aus? höre ich von allen Seiten fragen. Platz war ja da. Aber die Fähigkeit des Ausweichens ist bedingt durch die Geschwindigkeit des Schiffes, und wenn diese auch vorhanden ist, gehorcht der mächtige Schiffskörper dem Steuer erst nach einiger Zeit.

Das galt auch für die „Elbe". Ich habe mich wiederholt auf englischen, deutschen und amerikanischen Schiffen in ähnlicher Lage befunden, wo wir nur wie durch ein Wunder gerettet wurden. Jedes Schiff macht sich in der Nacht kenntlich durch seine rothe Steuerbord- und seine grüne Backbordlaterne und sein Fockmastlicht. Die Gesetze des Ausweichens bei Begegnung zweier Schiffe sind internationale. Bei Nebelwetter helfen freilich alle Signallichter nichts. Der „Sultan" rannte bei solchem Wetter die „Cimbria". Er hatte nichts gesehen. Das einzige Warnungszeichen ist in solchen Fällen das Nebelhorn, das Tag und Nacht im Nebel alle fünf Minuten erschallt. Leider ist der Schall bei nebliger Luft nicht weit zu hören.

Daher ist die kurze Reise nach Amerika, wo man namentlich bei den Neufundlandbänken zwei bis drei Tage nicht aus dem Nebel herauskommt, eine der gefährlichsten Seereisen. Der „Schiller" fuhr 1875 drei Tage im Nebel, keine Ortsbestimmung war möglich. Er lief nach der Boussole, die auf eisernen Schiffen stets ein unzuverlässiger Führer ist, auf die Scillyinseln auf und ging zu Grunde. Bei meinen acht Reisen von Europa nach Newyork und zurück erlebte ich siebenmal tagelangen Nebel. Einmal sah ich im August die weit nach Süden schwimmenden Eisberge, die schlimmer sind als Felsenriffe, denn ihre Lage kennt Niemand. Häufig sieht man sie gar nicht, wenn sie niedrig sind, denn neun Zehntel des Eisberges stecken unter Wasser, und nur eine Temperaturabkühlung verräth bei günstiger Windrichtung ihre gefährliche Nähe.

Verschiedene verschollene Dampfer der Linien Newyork-Europa sind auf Eisberge gerannt (Beispiel „Präsident"). Aber das alles erklärt nicht den Untergang der „Elbe". Wir wissen jetzt, es herrschte kein Nebel, das Fahrwasser war breit. Es wurden Lichter verschiedener Schiffe in der Ferne gesehen. Die Offiziere der „Elbe" versahen ihren Dienst, sie sahen die elende „Crathie" herannahen, sie gaben Extrasignale, sie verließen sich darauf, daß dieselben gesehen und beachtet würden, und daß der Engländer nach seemännischer Vorschrift ausweichen würde.

Aber der Engländer hat nichts gesehen. Er fuhr wie ein Verrückter darauf los. Was ist der Grund? Der diensthuende Offizier oder Maat ist wahrscheinlich betrunken gewesen. Das ist mir nichts Neues. Ich habe recht oft auf der Kommandobrücke verschiedener Schiffe gestanden und — mitgetrunken. In einer bitterkalten Januarnacht ist das einigermaßen verzeihlich. Nur darf es nicht zu weit gehen.

Die Trunksucht ist in England viel weiter verbreitet als in Deutschland. Die zahlreichen Mäßigkeitsvereine daselbst sind ein Zeichen dafür. Betrunkene Offiziere, betrunkene Damen sind dort keine Seltenheit. In heißen Klimaten (Ostindien) herrscht die Trunksucht unter den englischen Offizieren und Beamten in fürchterlichstem Grade. Ich könnte lange Geschichten davon erzählen. Mit der Marine steht's nicht besser, sie ist schlechter als ihr Ruf. Kapitän Pohlmann von der Oregonlinie klagte mir auf dem stillen Meer sein Leid über die Trunksucht des englischen und amerikanischen Schiffsvolks. „Man kann sich nicht auf sie verlassen," sagte er. W. Siemens scheiterte 1857 mit dem englischen Passagierschiff „Alma" an den Harnischinseln im rothen Meer, weil die Offiziere auf der Kommandobrücke — geschlafen hatten. (Dessen Lebenserinnerungen S. 149). Ich fuhr 1875 mit auf einem englischen Kriegsschiff in dem achten Kanal der Riobaren (indischer Ocean). Auf der Kommandobrücke befindlich und die Seekarte einsehend, bemerkte ich sofort, daß wir nicht am rechten Ort waren. Nach der Karte mußten die Inseln rechts und links liegen. Das stimmte absolut nicht mit der Wirklichkeit. Ich machte den Offizier darauf aufmerksam. Er lächelte anfangs; schließlich wurde er bedenklich und machte rechtsum kehrt. Es ergab sich, daß wir in einen ganz falschen Kanal eingelaufen waren, der von Korallenriffen wimmelte. Nur durch ein Wunder blieben wir vor Schiffbruch bewahrt.

Mit der oben erwähnten „Baroda" setzte ich meine Reise