„Berliner Tageblatt“
erscheint täglich zweimal mit Ausnahme des Sonntags, an welchem es nur in einer Morgenausgabe ausgegeben wird. Man abonnirt außerhalb Berlins bei allen Post-Anstalten des deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande (Holland), Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Rußlands und der Donaustaaten; für alle übrigen Staaten in der Regel nur per Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich. In Berlin abonnirt man bei der Haupt-Expedition, Jerusalemerstraße 48/49; sowie deren Filialen: Friedrichstraße 66, Postdamerstraße 59, Königstraße 56/57, Prinzenstraße 41, Alt-Moabit 138, Chausseestraße 16, Große Frankfurterstraße 106; ferner bei allen Stadtpostämtern und den Zeitungsverkäufern Berlins und der Vororte.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis
auf das „Berliner Tageblatt“ nebst „Handels-Zeitung“, sowie dem illustrirten Witzblatt „ULK“, der soeben Montags-Ausgabe „Zeitgeist“, der „Technischen Rundschau“, dem Sonntagsblatt „Deutsche Reichshalle“ und den „Mittheilungen über Landwirthschaft, Gartenbau und Hauswirthschaft“ durch die Post bezogen vierteljährlich 5 Mark 25 Pf., Ausland excl. Postaufschlag; bei hiesiger Zustellung unter Kreuzband 14 M. pro Quartal (für Berlin pro täglich zweimaliger Zustellung vierteljährlich 6 M., monatlich 2 M.) — Inserate à Zeile 50 Pf. („General-Anzeiger“ 30 Pf.) werden in der Expedition Jerusalemerstraße 48/49, sowie deren Filialen: Friedrichstraße 66, Postdamerstraße 59, Königstraße 56/57, Prinzenstraße 41, Alt-Moabit 138, Chausseestraße 16, Große Frankfurterstraße 106 angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 266. Berlin, Donnerstag, den 27. Mai 1897. XXVI. Jahrgang.

Des Himmelfahrtstages wegen erscheint die nächste Nummer des „Berliner Tageblattes“ Freitag, den 28. Mai, Abends.

Fünfzig Jahre zur See.

(Zum 27. Mai 1897.)

Den Inhalt unserer Zeit bringt das scharfgeprägte Kaiserwort: „Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs“ auf die richtigste Formel. Keine so kurze Spanne Zeit hat jemals so durchgreifende Aenderungen auf den verschiedensten Gebieten gesehen wie diese, und auf keinem Kulturgebiet waren diese Aenderungen so umfassend wie auf dem des Verkehrs. Es sind Brücken gespannt worden zwischen den Erdtheilen, über die alljährig Hunderttausende von Menschen ziehen. Was ehedem als ungeheure Wasserwüste nur dem kühnsten Wagemuth passirbar erschien, ist heute eine vielbefahrene, von frohen Menschen belebte, von Gütern in Milliardenwerth durchzogene Straße. Und daß dem so ist, daß alte und neue Welt, bereinst geschieden, wie es nur zwei sich fremde Welten sein können, heute zu fast einem einzigen Körper zusammengewachsen sind, den die Drähte des Telegraphen, den Dampferlinien durchziehen, den Blutumlauf unterhalten, das hat zum nicht geringen Theil die Schöpfung bewirkt, die vor fünfzig Jahren — am 27. Mai 1847 — als erste ihrer Art in Deutschland ins Leben trat: die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft.

Auf die alte Frage, ob das Verkehrsbedürfniß die Transportmittel oder umgekehrt das Vorhandensein der Transportmittel ein Verkehrsbedürfniß hervorruft, giebt die fünfzigjährige Geschichte dieser größten deutschen Rhederei Antwort, freilich nicht im Sinne einer einseitigen Entscheidung für die eine oder die andere Ansicht, aber indem sie zeigt, wie abwechselnd einmal der Handel die Schiffsbautechnik befruchtet und den Unternehmergeist belebt, und wie dann wieder das rastende Verkehrsmittel dem Handel neue Anregung giebt. Von den langen Ziffernsäulen der statistischen Tabellen, welche in der von R. Lauterer verfaßten Festschrift die Entwickelung der kurz „Hamburg-Amerika-Linie“ genannten Gesellschaft darstellen, strahlt für den kundigen Blick dann weiter auch ein scharfes Licht hinüber auf unser Staats- und Völkerleben, auf die politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse der verschiedensten Länder.

Während vor fünfzig Jahren schon mehrere englische Dampferlinien mit bedeutendem Aktienkapital die Welttheile verbanden, war den deutschen Handels- und Schifffahrtskreisen das Verständniß für die Wichtigkeit solcher gemeinsamen Unternehmungen noch nicht aufgegangen. Denn als im Jahre 1847 weitblickende Männer in Hamburg, an ihrer Spitze die Herren August Bolten, Adolf Godeffroy, F. Laeisz und Ernst Merck, den Plan einer regelmäßigen Schiffsverbindung mit den Vereinigten Staaten ausgearbeitet hatten und an den Kapitalisten mit dem Ersuchen vorlegten, sich an der Sache zu betheiligen, war es außerordentlich schwer, den zur Anschaffung schneller Segelschiffe nöthigen, verhältnißmäßig kleinen Betrag zusammenzubringen, obgleich die Aussichten für eine gute Verzinsung des Kapitals durchaus günstige waren, und obgleich die geplante Schiffslinie nach Nordamerika, die, von fremdem Einfluß und Kapital unabhängig, von Deutschlands ersten Seehäfen ausging, im Interesse ganz Deutschlands und der Tausende sich entwickelnden deutschen Industrie lag. Erst nach manchen gelang es, die erforderlichen 60 Aktien à 5000 Mark Banko (7500 Mark) an 41 Zeichner unterzubringen und die Gesellschaft zu begründen. Die ersten Schiffe von etwa 400 Tonnen Tragfähigkeit, „Deutschland“ und „Nordamerika“, wurden im Herbst 1848 fertiggestellt, und am 15. Oktober desselben Jahres trat die „Deutschland“ ihre erste Reise nach Newyork an.

Gegen die Einstellung von Dampfern verhielt sich die Gesellschaft Anfangs ablehnend, indem sie sich auf die energische Forderung der Agenten im Binnenlande stützen konnte, daß die von ihnen angeworbenen Auswanderer mit Segelschiffen befördert werden müßten, weil sie zu den Dampfern kein Vertrauen hätten. Erst 1854 ging man zu Dampfschiffen über, die in England bestellt wurden, weil in Deutschland ersten zur Herstellung solcher Schiffe von über 2000 Registertons Raumgehalt und 300 Fuß Länge überhaupt nicht existirten. Von 1866 an mußten regelmäßige wöchentliche Fahrten eingerichtet werden, und 1867 wurden die alten Segelschiffe, die bis dahin noch in der Fahrt nach Quebec und Newyork verwandt worden waren, verkauft und eine Dampferlinie nach Neworleans eingerichtet.

Unter der wachsenden Konkurrenz hatte indeß die Rentabilität der Gesellschaft, zumal nach dem nach 1870/71 eingetretenen wirthschaftlichen Aufschwung, schwer zu leiden. Aber mit dem Jahre 1878 begann wieder eine Zeit günstiger Ergebnisse, nachdem das inzwischen auf 22,500,000 Mark angewachsene Aktienkapital auf 15 Millionen ermäßigt worden war. Unterdeß hatte der 1878 gegründete Bremer Lloyd sich entschlossen, eine Anzahl von Schnelldampfern in seine Newyorker Linie einzustellen; als erster trat die „Elbe“ 1881 in Fahrt und hatte großen Erfolg durch ihre schnellen Reisen. Die Hamburger Direktion zeigte indeß damals wenig Neigung zu einem Konkurrenzexperiment, besonders weil sie noch mancherlei wichtige Aufgaben für die Erleichterung und Verbesserung ihres inneren Dienstes zu erfüllen hatte.

Als im Schiffsbau, speziell bei der Kriegsmarine, das Doppelschraubensystem eingeführt wurde, das bei gesteigerter Schnelligkeit eine unvergleichlich größere Sicherheit für Reisende und Güter bot, führte die Packetfahrt diesen Typus auch in die deutsche Handelsmarine ein. Der erste deutsche Doppelschraubendampfer zur Fahrt über den Ocean war die „Augusta Victoria“, damals zugleich das größte und schönste deutsche Schiff. Daß die Gesellschaft sich entschloß, einer deutschen Werft, dem Stettiner „Vulkan“, den Auftrag zur Erbauung des Schiffes zu geben, von dessen gutem Gelingen für sie außerordentlich viel abhing, und das nebenbei einen Aufwand von vielen Millionen erforderte, war eine um so bemerkenswerthere That, als bis dahin noch nie ein annähernd so großes und mit so gewaltigen Maschinen zur Entfahrt über den Ocean versehenes Schiff in Deutschland hergestellt worden war. Das Zutrauen zur Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffsbaues wurde glänzend gerechtfertigt. Im Mai 1889 trat die „Augusta Victoria“ ihre erste Reise nach Newyork an, wo sie mit unbeschreiblichem Jubel begrüßt wurde. In der „Columbia“ erhielt sie bald ein Schwesterschiff. Es folgten die Eisenkolosse „Normannia“ und „Fürst Bismarck“. An Durchschnittsgeschwindigkeit der Reisen werden diese Schnelldampfer nur von der mit noch stärkeren Maschinen arbeitenden und bedeutend theurer fahrenden „Lucania“ der „Cunard-Linie“ um einige Stunden übertroffen; an Gleichmäßigkeit, Sicherheit und Komfort der Fahrt sind sie jedem anderen Dampfer der Welt ebenbürtig.

Im Jahre 1891 wurde die erste Orientreise der „Augusta Victoria“ mit so großem Erfolg unternommen, daß diese schönste und bequemste Art der Gesellschaftsreisen zu einer ständigen, immer weiter sich ausdehnenden Einrichtung geworden ist. Norwegen und Westindien sind als Reiseziele schon aufgenommen, eine Weltreise ist geplant. Der dauernd niedrige Frachtenstand und die Jahre hindurch anhaltend geringen Erträge der Reisen vermochten nicht, den Unternehmungsgeist der Gesellschaft zu lähmen. Erwähnt sei nur die Bestellung von sechs Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfern von kolossalen Dimensionen, die mit den besten Einrichtungen für den Transport von lebendem Vieh und frisch geschlachtetem Fleisch versehen wurden, sowie die Vermehrung der Linie sowohl im nordamerikanischen wie im westindischen Dienst. Philadelphia, Boston, Baltimore, Montreal wurden regelmäßige Reiseziele, und eine Linie Newyork—Genua und Neapel gemeinsam mit dem Bremer Lloyd sowie Newyork-Südamerika gemeinsam mit der Firma Rob. M. Sloman wurde eingerichtet. Durch das Einstellen vieler großen Schiffe hat sich der Tonnengehalt der Flotte der Hamburg-Amerika-Linie in den letzten Jahren außerordentlich vermehrt. Ende 1896 repräsentirten 64 Oceandampfer 241,507 Registertons, im Bau befindlich sind noch 6 mit 55,120 Tons, so daß nach Vollendung dieser Schiffe die Gesammtflotte sich auf 300,000 Tons stellt. Damit wird die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft die größte Rhederei der Welt sein. Das Aktienkapital der Gesellschaft wird jetzt auf insgesammt 45 Millionen Mark erhöht.

Das Jahresbudget der Hamburg-Amerika-Linie beträgt 32—35 Millionen Mark; es kommt dem Staatsbudget der acht deutschen Großherzogthümer, Herzog- und Fürstenthümer Thüringens gleich und übertrifft weit dasjenige von Bremen, Hessen und Mecklenburg. Der Inhalt, den diese enorme Zahl umfaßt, und weiter der Inhalt, den die nunmehr fünfzigjährige Geschichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft darstellt, die ein großartiger Kulturfaktor unseres Jahrhunderts geworden, bildet eine treffliche Illustration des alten wahren und wackeren Hansa-Spruches: „Navigare necesse est, vivere non necesse est!“ [Seefahren ist nöthig, leben ist nicht nöthig.]

* * *

Hamburg, 26. Mai. (W. T. B.) Die Gratulationsbesuche zu dem 50jährigen Jubiläum der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actiengesellschaft wurden wegen des morgigen Feiertages schon heute abgestattet. Das am Dovenfleet gelegene Direktionsgebäude sowie das Büreau in der Börse prangen im schönsten Blumen- und Flaggenschmuck. Im Laufe des Vormittags fanden sich zahlreiche Freunde der Gesellschaft, die Vertreter aller anderen Rhedereien sowie der Handelskammer und der an der Schifffahrt interessirten Firmen Hamburgs ein, um dem Verwaltungsrath und der Direktion ihre Glückwünsche darzubringen. Vom Generaloberst Grafen Waldersee, vom Unterstaatssekretär Fischer und vom Nautischen Verein sind in warmen und rühmenden Ausdrücken abgefaßte Glückwunschtelegramme eingegangen. Die offizielle Feier, an welcher Prinz Heinrich von Preußen als Vertreter Sr. Majestät des Kaisers morgen hier eintreffen wird, findet morgen an Bord des Schnelldampfers „Augusta Victoria“ statt.

Auf die als Gratulation dargereichte künstlerisch ausgeführte Adresse der Angestellten erwiderte der Vorsitzende des Aufsichtsraths G. W. Tietgens, die Verwaltung habe beschlossen, zum Andenken an diesen Tag in Dove bei Cuxhaven ein großes Gebäude errichten zu lassen mit Freiwohnungen für invalide Angestellte und für bedürftige Wittwen von verstorbenen Angestellten. Unter den zahlreichen Deputationen von Vereinen und Korporationen, die Adressen und Geschenke überreichten, ist besonders ein vom Bürgermeister Versmann und dem Senator O'Swald im Namen des Senats überreichtes und verlesenes Schreiben des Senats hervorzuheben. In diesem wird, nachdem die Verdienste der Gesellschaft um die Förderung der überseeischen Beziehungen Hamburgs, des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt hervorgehoben worden, gesagt, der Senat habe, um der Gesellschaft einen sichtbaren Ausdruck seiner Anerkennung zu geben, unter einmüthiger Zustimmung des Bürgerausschusses beschlossen, der Gesellschaft aus Anlaß ihres 50jährigen Bestehens die Hamburgische Ehrendenkmünze in Gold zu verleihen. Es sei dies die höchste Ehrenverleihung, welche das bürgerliche Gemeinwesen Hamburgs der Gesellschaft zu verleihen vermöchte, sie werde heute zum ersten Male einer Körperschaft zu Theil. Möge es der Gesellschaft vergönnt sein, auch ferner zur Ehre des deutschen Namens und zum Nutzen von Hamburgs Handel und Schifffahrt zu wirken. Herr G. W. Tietgens dankte bewegten Herzens für die der Gesellschaft erwiesene hohe Auszeichnung.

Auf Vorposten vor Domoko.

(Von unserem in das türkische Hauptquartier entsandten Spezialberichterstatter.)

Pharsala, 16. Mai.

Gestern wurden von den Vorposten zwei griechische Ueberläufer eingebracht. Sie bestätigten, daß die Truppen, welche hier gefochten hatten, also circa 20 Bataillone und 3 Batterien, unter dem Kommando des Obersten Makris bei Domoko ständen. Smolenski stände mit 3 Bataillonen und 1 Batterie bei Halmyros, der Kronprinz befinde sich in Lamia. Nach den Aussagen dieser Leute muß der der griechischen Leitung zugebilligte Entschuldigungsgrund wegen der verzettelten Aufstellung bei Pharsala wieder wegfallen. Wie bekannt, war es unbegreiflich, daß die griechische Armee den Gegner in zwei Stellungen erwartete, in vorderster Linie auf den Höhen bei Selke und in zweiter hinter dem Bahndamm. Wollte man für diese allen taktischen Grundsätzen hohnsprechende Maßnahme eine Entschuldigung finden, so war es eben nur die, daß, wie schon gesagt, die bei Pelle stehenden griechischen Kräfte lediglich ein Beobachtungsdetachement gegen Larissa bildeten, während die gesammte griechische Macht bei Velestino den Angriff erwartete, und man erst, als die Meldung eintraf, daß die türkische Hauptmacht gegen Pharsala marschire, per Bahn weitere Verschiebungen in dieser Richtung vornahm. Wie sich aber nun herausstellt, ist diese Annahme falsch, und es standen die am 5. im Gefecht befindlichen Truppen schon seit langer Zeit in Pharsala.

Höchlich amüsirt hat uns der Schlachtbericht der Kämpfe bei Velestino und Pharsala in der gestern eingetroffenen „Neuen Freien Presse“. Vor allem springen die enormen Verlustlisten ins Auge. Die Armee von Thessalien soll nach authentischer Quelle bis jetzt 8000 Mann an Todten und Verwundeten verloren haben, ich kann Ihnen aber ebenso authentisch versichern, daß der gesammte Verlust von Anfang bis heute 1500 Mann, hochgerechnet, nicht übersteigt. Ich habe die Lazarethe besucht und bin über die Schlachtfelder geritten, kann mich aber absolut zu keiner höheren Ziffer entschließen. Die Türken selbst geben ihre Verluste bei Pharsala auf 230, bei Velestino am 6. Mai auf 150 Mann an, und ich halte diese Ziffern für annähernd richtig. Auch die griechischen Verluste bei Pharsala können nicht sehr bedeutend gewesen sein, denn da die Griechen ihre Todten nicht wie die Neger mitschleppten, konnte man dieselben doch annähernd schätzen, und es dürften kaum mehr als 60 Todte gewesen sein.

Man thut überhaupt den Vorgängen viel zu viel Ehre an, wenn man denselben hochtaktische Erwägungen unterschiebt; die ganze Affäre war nichts als ein fortwährendes Avanciren der zu früh entwickelten türkischen Divisionen im Feuer der zurückgehenden griechischen Armee, welche sich dann am nächsten Tage bei Tagesanbruch aus dem Staube machte. Die auspofaunten Befestigungen (das Feld war mit Erdwerken besät, schreibt die „N. Fr. Pr.“) haben niemals existirt, zu ernsten Befestigungsarbeiten scheinen die Griechen zu faul zu sein.

Auf die Ihnen von mir telegraphisch gemeldeten Nachrichten von dem Auftauchen griechischer Banden bei Trikala wurden von hier aus 10 Bataillone, von Diskata 4 und von Megovo ebenfalls 4 Bataillone dorthin entsandt, also scheint man diese Bewegung im Hauptquartier ernster zu nehmen, als es anfänglich schien.

Eben kommen die rekognoszirenden Patrouillen zurück, und scheint nur wenig Aussicht, daß in den nächsten Tagen die Vorwärtsbewegung beginnen werde. Vor allem war überhaupt wenig erkundet worden, da man infolge des regnerischen und nebligen Wetters von heute nicht weit genug sehen konnte. Ich konnte mich hierbei nicht enthalten, zu fragen, warum man denn nicht näher herangeritten sei. Dann sind die Wege schlecht, für den Anmarsch der Feldartillerie ist überhaupt nur ein Weg praktikabel, und außerdem scheint wirklich noch nicht genügend Proviant und Munition nachgeschafft zu sein, um den Vormarsch mit der ganzen Armee riskiren zu können, so daß wir wohl noch drei bis vier Tage hier sitzen werden. Immerhin scheint es Edhem Pascha mit dem Angriff auf Domoko Ernst zu sein. Die Griechen scheinen ihre Vortruppen ziemlich weit über Domoko nach Norden vorgeschoben zu haben, denn eine der Patrouillen hatte circa zehn Kilometer südlich ein kurzes Feuergefecht mit denselben.

* * *

Die nach Griechenland entsandte Expedition des Centralkomitees der deutschen Vereine vom **Rothen Kreuz**, welche aus dem Oberstabsarzt Dr. Korsch als Chefarzt, Stabsarzt Dr. Welde als zweitem Arzt, zwei Lazarethgehilfen und fünf Krankenschwestern des Viktoriahauses (denen sich später in Griechenland noch eine im Viktoriahause ausgebildete Schwester und ein Mitglied der deutschen Genossen-

Hierzu die Beilage „Mittheilungen über Landwirthschaft ꝛc.“ Nr. 21.