Morgen-Ausgabe.

„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 ist der Bezug nur per Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich. In Berlin abonnirt man bei der Haupt-Expedition, SW. 19, Jerusalemerstr. 48/49; sowie deren Filialen: W. 8, Leipzigerstr. 105; W. 35, Potsdamerstr. 38; C. 2, Königstr. 56/57; S. 14, Prinzenstr. 41; NW. 52, Alt-Moabit 138; N. 4, Chausseestr. 16; NO. 18, Große Frankfurterstr. 33; ferner bei allen Postämtern und Zeitungsspediteuren.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis
für das „Berliner Tageblatt“ und „Handels-Zeitung“, sowie das illustr. Blatt „ULK“, die feuilleton. Montags-Ausgabe „Zeitgeist“, die „Technische Rundschau“, die illustr. Halbwochen-Chronik „Der Welt-Spiegel“ und „Haus und Garten“ durch die Post bezogen vierteljährlich 5 M. 75 Pf., Rußland zzgl. Postaufschlag; für Berlin bei täglich zweimaliger Zustellung monatl. 2 M., vierteljährlich 6 M. Direct unter Kreuzband vierteljährlich: fürs Ausland 18 M., fürs Inland 15 M. Inserate Zeile 60 Pf. („General-Anzeiger“ 30 Pf.) werden u. d. Exped. SW. 19, Jerusalemerstr. 48/49, sowie deren Filialen: W. 8, Leipzigerstr. 105; W. 35, Potsdamerstr. 38; C. 2, Königstr. 56/57; S. 14, Prinzenstr. 41; NW. 52, Alt-Moabit 138; N. 4, Chausseestr. 16; NO. 18, Gr. Frankfurterstr. 33 angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 294. Berlin, Freitag, den 13. Juni 1902. XXXI. Jahrgang.

Hierzu die Beilage „ULK „No. 24.

Der neue Eisenbahnminister.

„Ich kenne ihn nicht, kenne ihn so wenig wie irgend sonst Jemand mit Ausnahme des einen wählenden und ernennenden hohen Herrn und seiner nächsten Rathgeber. Ich spreche deshalb auch keine der überflüssigen Vermuthungen aus, auf wen die Wahl fallen wird, weiß nicht einmal, aus welchem Lebenskreise er herkommen wird, ob aus der Verwaltung, ob aus dem Heere. Diese beiden Berufskreise stehen ja nach allen Erfahrungen allein in Frage. Daß etwa ganz einfach ein Verkehrsmann Verkehrsminister wird, etwa ein hochgebildeter Kaufmann mit reichen Erfahrungen im Beförderungswesen, etwa ein Güterspediteur höherer Ordnung, ist ja bei uns ausgeschlossen. Der Assessor oder der Offizier — so steht die Frage.

Was erwartet das preußische Volk von dem neuen Eisenbahnminister, den es zur Stunde noch nicht kennt? Ich kann auch ebenso gut sagen: Was erwartet das deutsche Volk von ihm? Denn der Geist, der im preußischen Eisenbahnwesen herrscht, bestimmt erfahrungsgemäß zugleich die Entwickelung des ganzen deutschen Eisenbahnwesens. Auch ohne Eisenbahngemeinschaft ist das Gewicht der preußischen Staatsbahn, dieses größten Eisenbahnnetzes auf Erden in einer Hand, so wuchtig schwer und unwiderstehlich — wir haben es bei der sofortigen Einführung der preußischen 45tägigen Rückfahrkarten auch in Süddeutschland gesehen — daß ein preußischer Eisenbahnminister zugleich so etwas wie ein deutscher Eisenbahnminister in partibus infidelium ist. Ich sehe ganz von meinen persönlichen Neigungen und Bestrebungen ab, die in erster Linie auf eine Verbilligung und Erleichterung des Eisenbahnverkehrs hinausgehen, wenn ich als den allgemeinen dringenden Wunsch der am Eisenbahnverkehr unmittelbar betheiligten Kreise der Nation bezeichne: Schafft uns Klarheit und Einfachheit!

Wie immer der neue Eisenbahnminister zu der Frage einer durchgreifenden Verbilligung des Eisenbahnverkehrs stehen wird, er wird von der Nation als ein guter oder schlechter Eisenbahnminister angesehen werden, je nachdem er uns aus dem unübersehbaren Wirrwarr unseres Tarifwesens mit Entschlossenheit herausreißt oder uns weiter in dem Labyrinth der jetzigen Fahrpreise beläßt. Ich denke gewiß nicht gering von dem preußischen, von dem deutschen Eisenbahnwesen; es steht in mehr als einer Hinsicht in der vordersten Reihe der großen Eisenbahnländer der Erde. Leider aber steht es nicht nur in der ersten Reihe, sondern es ist der Flügelmann des ersten Gliedes, wenn man die Buntscheckigkeit und Unübersichtlichkeit der Tarifbestimmungen zum Kennzeichen einer Rangordnung im Eisenbahnwesen macht. In keinem anderen Lande der Welt außer in Deutschland ist der Reisende gezwungen, vor jeder Reise eine tiefgründige verwickte Berechnung vorzunehmen, welcher von den zahllosen Ausnahmetarifen und Ausnahmetarifen im gegebenen Falle der billigste ist. Mag auch der Nachfolger des Herrn v. Thielen die so lange gewünschte und eigentlich jetzt reife Verbilligung der Fahrpreise aus irgend welchen politischen oder wirthschaftlichen Gründen nicht oder noch nicht zugestehen wollen, gegen die stürmische Forderung nach der vollständigen Beseitigung des jetzigen Tarifkattenkönigs kann er nicht den geringsten Einwand erheben.

Auch Herr v. Thielen hat ihn niemals erhoben; im Gegentheil, er hat ihn mit Ausdrücken belegt, die kein Anderer als ein Minister sich über öffentliche Staatseinrichtungen hätte erlauben dürfen; leider hat Herr v. Thielen seinen überaus starken Worten weder ebenso starke Thaten, noch irgend eine That folgen lassen. Der neue Eisenbahnminister, gleichviel ob ehemaliger Assessor oder ehemaliger Leutnant, kann des begeisterten Dankes eines großen verkehrsfreundlichen Volkes sicher sein, wenn er am ersten Tage seiner Ministerschaft das Wort ausspricht: Ich will Klarheit, Einfachheit, Ordnung im Eisenbahntarifwesen schaffen!

Dem neuen Eisenbahnminister ist, abgesehen von der ungeheueren Aufgabe einer Reform unserer Gütertarife, die ohne besondere Schwierigkeit zu erfüllende Verpflichtung auferlegt, in kürzester Zeit einen Zustand zu schaffen, unter dem ein Reisender an den Schalter tritt und einfach fordert: „Leipzig, dritter Klasse!“ Unter Herrn v. Thielen waren wir glücklich so weit gekommen, daß acht Reisende irgend eines Abtheils mit acht verschiedenen Kartengattungen ausgerüstet waren: der Eine hatte eine einfache Fahrkarte die von den sieben Anderen wegen ihrer ungemeinen Seltenheit angestaunt wurde, und die nach dem amtlichen Sprachgebrauch „Normalfahrkarte“ hieß; der Zweite hatte eine Rückfahrkarte; der Dritte eine Anschlußkarte; der Vierte ein festes Rundreiseheft; der Fünfte hatte ein zusammengefaltetes Fahrscheinheft; der Sechste fuhr mit einer Sommerausnahmekarte; der Siebente mit einer Knotenpunktkarte; der Achte genoß das Vergnügen einer Wanderrückfahrkarte. Nur die begrenzte Zahl der Plätze eines Abtheils schloß die Möglichkeit aus, daß vielleicht noch zehn andere Kartengattungen vertreten waren. Ich habe das Gefühl, als brauchte man eigentlich zur Beseitigung dieses auf die Dauer doch unerträglichen und lächerlichen Zustandes weder eines Generals noch eines Verwaltungsministers. Indessen irgend Einer muß uns daraus erlösen, und so spreche ich denn aus, wozu ich der Zustimmung aller Reisenden ohne jede Ausnahme sicher bin: Neuer Minister, schaff' uns Klarheit und Einfachheit in den Einrichtungen, von denen ein großes Kulturvolk wie das deutsche Hunderte von Millionen Mal im Jahr Gebrauch machen muß.

Daß neben dem Rufe nach Klarheit und Einfachheit der andere nach einer gründlichen Verbilligung nicht verstummen wird, dessen kann der neue Herr Eisenbahnminister sicher sein. Nun trifft es sich aber so, daß der Minister, der ernsthaft darauf aus ist, uns von dem Tarifwirrwarr aus der Aera Thielen zu befreien, dies thun kann mit der Wirkung, daß er Vereinfachung und Verbilligung gleichzeitig uns bescheert. Keine Verbilligung, wie sie von so radikalen Reformern, wie ich einer bin, schon lange gefordert wird, und wie sie längst in anderen Ländern ohne Schaden für die Staatseinnahmen, unzweifelhaft zum großen Segen für die am Verkehr betheiligten Kreise durchgeführt ist; aber immerhin eine Verbilligung, die sich sehen lassen könnte.

Kurz vor der Uebernahme des Eisenbahnministeriums durch Herrn v. Thielen im Jahre 1891 hatte sein Vorgänger Herr v. Maybach einen Reformtarif aufgestellt, der in seinen Grundsätzen den Forderungen der Einfachheit und Klarheit entsprach, und der eigentlich nur daran scheiterte, daß Unterschiede zwischen Personen- und Schnellzügen gemacht wurden. Des Herrn v. Maybach Reformtarif hätte für Schnellzüge namhafte Vertheuerung herbeigeführt; gegen diese erhob sich mit Recht ein Sturm der Unzufriedenheit, und so wurde aus der damals schon reifen und dringend nöthigen Reform nichts. Seitdem ist allerlei geschehen, was den Maybachschen Reformtarif, aber ohne den Schnellzugszuschlag, zum Tarif der nächsten Zukunft macht. Die sogenannte Normalfahrkarte ist noch mehr als früher zur Ausnahmekarte geworden; die ermäßigten Preise der Rückfahrkarte sind, zumal durch die Einführung der 45tägigen Giltigkeit, zur Norm geworden, und wenn der neue Eisenbahnminister, etwa vom 1. Oktober ab, die jetzt für die Rückfahrkarten geltenden Kilometerpreise von 6, 4⅔ und 3 Pfennig für die drei ersten Klassen als die allgemein geltenden Fahrpreise festsetzt, so vollzieht er damit kaum noch eine Reform, sondern er giebt nur einem ohnehin herrschenden Zustande die letzte Weihe der ministeriellen Verfügung. Ausfahrten würde die ganze am Verkehr betheiligte Welt, und lobpreisen würde sie den neuen Eisenbahnminister, wie das vor 35 Jahren bei der Einführung des einheitlichen Briefportos geschah, wenn er mit einem Federstrich gleich im ersten Monat seiner Ministerherrlichkeit anordnete: Alle Ausnahmekarten für Einzelfahrten sind abgeschafft; — die Kilometerpreise sind für Jedermann und für jeden Zug die gleichen, abgestuft nach den Wagenklassen; — für Wochen- und Monatskarten gelten besondere Bestimmungen.

In wenigen Tagen werden wir wissen, wie der neue preußische Eisenbahnminister heißt, nach wenigen Wochen oder Monaten werden wir wissen, von welchem Geiste er beseelt ist, ob er den Willen, die Kraft und die Fähigkeit besitzt, die von der ganzen Reisendenwelt gehegten Wünsche nach einer nichtutopischen, dringend nothwendigen, ohne Mühe und ohne finanzielles Wagniß zu schaffenden Vereinfachung durchzuführen, die zugleich eine Verbilligung sein würde. Sollten wir heute übers Jahr noch Rückfahrkarten, feste und nicht feste Rundreisehefte, Knotenpunktkarten, Wanderrückfahrkarten u. s. w., u. s. w. besitzen, dann werden wir wissen, daß Herr v. Thielen zwar nicht mehr Eisenbahnminister ist, daß aber das Eisenbahnwesen nach wie vor in seinem Sinne verwaltet wird.

Eduard Engel (Berlin).“

Die parlamentarische Feuerprobe des Kabinets Combes.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

△ **Paris**, 12. Juni.

Vor überfüllten Tribünen und voll besetztem Hause beginnt die Debatte über die allgemeine Politik. Der Ausgang ist nicht zweifelhaft, da sowohl alle Parteien der Linken wie selbst ein Theil des Centrums entschlossen sind, für die Regierung zu stimmen. Das ganze Interesse konzentrirt sich auf zwei Reden, diejenige, die Jaurès halten, und diejenige, in der der neue Ministerpräsident Combes antworten wird.

Es herrscht infolge dessen, während zunächst der radikale Sozialist Bussière spricht, eine ziemliche Unaufmerksamkeit; als Jaurès, der der vorigen Kammer nicht angehörte, in dieser aber der Führer der Linken sein wird, die Tribüne hinaufsteigt, applaudirt die Linke. Der Royalist Baudry d'Asson ruft: Ich bin zufrieden, Sie wiederzusehen. (Man lacht.)

Jaurès beginnt: Im Namen der sozialistischen Partei will ich unsere Rolle erläutern. Wir wollen gemeinsam mit der ganzen Linken an dem Werke der republikanischen Reformen arbeiten. Der Arbeitsplan des Ministeriums ist ziemlich genügend.

Nationalist Boutard: Aber unvollständig.

Jaurès: Ich finde das auch, aber da ich nicht ein Kampftemperament wie Sie besitze, so sage ich: ziemlich genügend. Ich nehme an, daß die angekündigte Einkommensteuer einfach die bestehenden Abgaben ersetzen soll.

Marineminister Pelletan: Das ist richtig. (Beifall links, ironischer Beifall rechts.)

Jaurès: Ich beglückwünsche mich zu der Eintracht zwischen dem Marine- und dem Finanzminister. (Heiterkeit und Beifall.) Es wäre bedauerlich, wenn die Einkommensteuer nur eine neue Steuerlast sein sollte. (Beifall.) Aber die momentane Situation der Finanzen darf kein Hinderniß für Reformen sein. (Beifall.) Die Politik Deutschlands stagnirt seit drei oder vier Jahren völlig, trotzdem zeigt das deutsche Budget ein Defizit von 80 Millionen Mark.

Jaurès erwähnt sodann das Assoziationsgesetz und die Aufhebung der loi Falloux. Er sagt Denen, die zur Versöhnung rathen, nach dem Boulangismus hat die Republik Unrecht gehabt, sich durch versöhnliche Rathschläge einschläfern zu lassen. (Lärm rechts.) In den Augen der sozialistischen Partei ist die zweijährige Dienstzeit nur eine Etappe. (Beifall auf der äußersten Linken. Unterbrechungen rechts und im Centrum.) Die Majorität muß ihre Bemühungen auf bestimmte Punkte konzentriren. Nie hat eine Legislaturperiode so günstig begonnen.

Jaurès bedauert, daß das Regierungsprogramm über manche Punkte schweige. Die Debatte über die Trennung von Kirche und Staat kann nicht ewig aufgeschoben werden. Warum sagt die Regierung nur, sie werde das Altersversorgungsgesetz mit uns studiren? Das Prinzip des Gesetzes ist bereits votirt. Es wäre ein Eingeständniß der Ohnmacht, wenn wir ankündigen wollten, wir wollen die Altersversorgung nur studiren. Was das individuelle Eigenthum betrifft, so ist das ein Faktum, das veränderlich ist wie alle Fakten. Keine Reform sei seit 120 Jahren vollbracht, ohne dieses sogenannte Prinzip anzutasten. Ein anderer Grund wird die moderne Gesellschaft zwingen, den sozialistischen Einfluß anzunehmen, nämlich der internationale Akkord des Proletariats, der die allgemeine Abrüstung Europas vorbereiten wird. (Beifall links.) Wer weiß, ob die Völker nicht erwarten, daß Frankreich dies vernünftige und humane Wort sage. (Beifall links.) Die Stunde ist gekommen, wo man alle Zweideutigkeit und Hypokrisie aufgeben muß. Die berühmte Formel Gambettas: „Man soll immer daran denken, nie davon sprechen,“ hat einen unheilvollen Keil eingeführt. (Laute Unterbrechungen rechts und im Centrum, große Unruhe.)

Jaurès: Es ist die Ursache der Schwäche für ein großes Land, gewisse Fragen in Reserve zu halten. Es darf nicht Fragen geben, von denen das Land spricht, und andere, von denen es nicht spricht. Nichts verhindert Frankreich, von Europa eine gleichzeitige Abrüstung der Völker zu fordern (Beifall links, Lärm im Centrum und rechts.) Wenn es wahr ist, daß die Hypothese der Abrüstung der Würde der Nation widerspricht, was machen wir dann mit der Haager Konferenz?

Millevoye (Nationalist): Die Haager Konferenz selber hat Ihnen geantwortet.

Jaurès: Der Delegirte Frankreichs hat den Wunsch betreffend eine Beschränkung der Militärlasten zur Annahme gebracht. (Beifall links.) Jaurès bespricht sodann die russische Allianz. Zuerst sahen die Freunde des Herrn Millevoye in der Allianz ein Mittel zur Wiedergewinnung der nationalen Integrität. Allmälig ist die Allianz zu einer Konsolidirung des europäischen Status quo geworden. (Lärm und Widerspruch rechts und im Centrum.) Man muß zwischen der Politik des Friedens und der Politik des endlosen Wartens auf einen Krieg wählen. Meine Freunde sind für erstere. Die anderen Parteien begehen einen schweren Fehler, indem sie es den Sozialisten überlassen, in dieser Frage Loyalität und Muth zu zeigen. (Großer Lärm.)

Präsident Bourgeois kann nicht zugeben, daß der Redner anderen Parteien Loyalität und Muth abspricht. (Beifall.) Nachdem Jaurès geendet, tritt eine Pause ein.

Nach der Pause sprechen der revolutionäre Sozialist Sembat und der Antisemit Lasies unter vielen Ausfällen gegen das Programm und die Zusammensetzung des Ministeriums.

Dann kommt die zweite Hauptszene des Tages, das Auftreten Combes. Der Ministerpräsident spricht zuerst sehr verständlich. Die Linke in die Tasche vergraben, beginnt er mit der antiklerikalen Erklärung. Die Linke klatscht stürmisch Beifall, als er sagt: So lange der Klerikalismus die Republik zu untergraben suche, so lange werde der Kampf nicht aufhören. Combes wendet sich sehr scharf gegen die sogenannte Versöhnungspolitik. Er sagt dann, daß die Lage heute weniger gefährlich sei, das sei der energischen Politik Waldeck-Rousseaus und des Generals André zu danken, der der Reformator der Armee geworden sei und den Versuchen der Insubordination ein Ende gemacht habe.

Bei diesen Worten beginnt die Rechte furchtbar zu lärmen.

Baudry d'Asson schreit: Insultiren Sie wenigstens nicht die Armee.

Die Nationalisten brüllen: Schamlos! Schmachvoll! Es entsteht ein langer wüster Lärm.

Combes fährt ziemlich ruhig fort und sagt: Obwohl die Gefahr eine so geringe, hätten die Wahlen doch gezeigt, daß eine Versöhnung unmöglich ist.

Die Linke applaudirt, das Centrum ruft: Oh! Die Rechte lacht. Die Unruhe der Kammer hält an, und die