Nr. 391. XXXIII. Jahrgang — Abend-Ausgabe. — Mittwoch, 3. August 1904.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Reform der Personentarife.

Die von uns bereits erwähnte Denkschrift des Präsidiums des deutschen Handelstages wegen der Reform der Personentarife geht von der Auffassung aus, daß das Schwergewicht auf eine Vereinfachung und Vereinheitlichung des Personenverkehrs zu legen sei. Eine wesentliche Verbilligung zu fordern, sei nicht berechtigt, weil die Staatsbahnen zwar eine Verzinsung des Anlagekapitals von 7 Prozent ergeben, der Personenverkehr aber wenig einträglich sei.

In Bezug auf die Vereinfachung habe das Publikum ein Interesse an der leichten und glatten Abwickelung des Schalterverkehrs u. s. w. Außerdem aber bedeutet es für die Benutzer der Eisenbahn einen erheblichen Gewinn, wenn sie der lästigen Erwägung darüber überhoben werden, bei welcher Art von Fahrkarten (zum Beispiel Rückfahrkarten, zusammenstellbare Fahrscheinhefte) sie den größten Vorteil erzielen, ohne später deren Anschaffung wegen der mit ihnen verbundenen Beschränkungen bereuen zu müssen. Schließlich führt die Vereinfachung zu einer Beseitigung von Ungerechtigkeiten insofern, als gegenwärtig Vergünstigungen an gewisse Arten von Fahrkarten gebunden sind und denjenigen Personen vorenthalten werden, die aus irgend einem Grunde von diesen Fahrkarten keinen Gebrauch machen können. Es hat gar keine innere Berechtigung, daß derjenige, der 500 Kilometer in der Weise zurücklegt, daß er innerhalb 45 Tagen entweder dieselbe Strecke auf Rückfahrkarte hin- und zurück oder eine von vornherein festgelegte Rundreise auf zusammengestelltes Fahrscheinheft abfährt, deshalb billiger reist als solche Personen, die in anderer Weise eine Reise von 500 Kilometer ausführen. Zu denen, welche die Vergünstigungen der Rückfahrkarten und der zusammengestellten Fahrscheinhefte nicht ausnützen können, gehören vielfach die Handlungsreisenden, die doch nicht schlechter gestellt werden sollten als Vergnügungs- und sonstige Reisende. Mit Notwendigkeit wird eine Vereinfachung der Personentarife dazu führen müssen, daß das Reisen auf gewöhnliche Fahrkarten verteilt wird, und deshalb hat insbesondere auch der Handel ein großes Interesse an der Vereinfachung. Zur Vereinheitlichung der Personentarife gehörte es, daß überall die Fahrpreise in derselben Weise berechnet und die sonstigen Vorschriften in derselben Weise getroffen werden.

Bei der Frage, mit welchen Sätzen die Fahrpreise bemessen werden sollen, legt die Denkschrift die Forderung zu Grunde, daß für die große Masse des Verkehrs keine Verteuerung eintreten darf.

Demgemäß wird der Wunsch ausgesprochen, daß für die vierte Klasse der Satz von 2 Pfennig für 1 Kilometer in Preußen-Hessen und Sachsen erhalten und in Mecklenburg und Oldenburg, wo er 2,33 beziehungsweise 2,50 Pfennig beträgt, eingeführt werde. Was den Verkehr in der ersten, zweiten und dritten Klasse angeht, so vollzieht sich dieser zu weitaus größerem Teil auf Rückfahrkarten und zusammengestellte Fahrscheinhefte, die beide für die vierte Klasse nicht vorhanden sind, als auf einfache Fahrkarten. Betreffs der ersten, zweiten und dritten Klasse ist es gerechtfertigt, daß die Fahrpreise künftig nach denjenigen Sätzen bemessen werden, welche für den Rückfahrverkehr in Preußen-Hessen maßgebend sind, das heißt erster Klasse für 6, zweiter Klasse für 4,5, dritter Klasse für 3 Pfennig per einen Kilometer. Hierdurch würde gegenüber dem Verkehr auf einfache Fahrkarten eine beträchtliche, gegenüber dem Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte eine unbedeutende Verbilligung herbeigeführt werden; für die große Masse des Verkehrs würde aber der Preis unverändert bleiben. Die vorgeschlagenen Sätze sollen auch für die außerpreußischen deutschen Staaten gelten.

Der Schnellzugszuschlag, der in Preußen-Hessen für den Verkehr auf Rückfahrkarten und in allen deutschen Staaten für den Verkehr auf zusammengestellte Fahrscheinhefte nicht besteht, sollte allgemein beseitigt werden. Die Belästigung des Publikums, eigens wegen einer Zuschlagskarte den Schalter aufsuchen zu müssen, und die Belästigung des Schalterverkehrs eben hierdurch würde fortfallen. Wollte man der Einheitlichkeit halber in Preußen-Hessen für den Verkehr auf Rückfahrkarten einen Schnellzugszuschlag einführen, so würde das ein Rückschritt sein, und es würden in diesem Falle natürlich nicht die hier empfohlenen Einheitssätze von 6, 4,5 und 3 Pfennig eingeführt werden können, da sonst eine Erhöhung dieser Sätze um den Schnellzugszuschlag eine Verteuerung in weitem Umfange herbeiführen würde.

Die allgemeine Einführung der Sätze von 6, 4,5 und 3 Pfennig für einen Kilometer in der ersten, zweiten und dritten Klasse unter Beseitigung der Schnellzugszuschläge bezeichnet die Denkschrift als das wesentlichste Ziel ihrer Bestrebungen. Wird dieses Ziel erreicht, so können die bestehenden Fahrpreisermäßigungen größtenteils beseitigt werden. Nur müßten außer den Ermäßigungen für Kinder jedenfalls die besonderen Vergünstigungen für den Nah- und Vorortverkehr erhalten bleiben. Diese Vergünstigungen, also namentlich die Monatskarten, Schülerfahrkarten und Arbeiterfahrkarten, sollen hauptsächlich ein gesundes und billiges Wohnen fern von der Arbeitsstätte erleichtern und bilden somit ein wesentliches Hilfsmittel zur Regelung der vielfach so schwierigen Wohnungsfrage. Dieser Gesichtspunkt verdient in hohem Grade berücksichtigt zu werden, sodaß hinter ihm das Streben nach Vereinfachung der Personentarife zurückstehen muß.

Zu lebhaften Klagen gibt gegenwärtig die Höhe der Gepäckfracht Veranlassung.

In Bayern, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen beträgt sie 0,35 Pfennig für 10 Kilogramm und 1 Kilometer. Hiernach wird das Gepäck, wenn man das Gewicht einer Person mit 70—80 Kilogramm berechnet, fast ebenso teuer gefahren als nach den obigen Vorschlägen eine Person in der dritten Klasse (3 Pfennig für die Person, 2,8 Pfennig für das Gepäck von 70—80 Kilogramm) gefahren werden sollte. Dies erscheint weitaus zu hoch in Anbetracht des Umstandes, daß die Gepäckwagen viel billiger sind als die Personenwagen und viel mehr ausgenützt werden können als jene. Das Präsidium des Handelstages wünscht nun, daß auf allen deutschen Eisenbahnen die Gepäckfracht erheblich unter den Satz von 0,35 Pfennig ermäßigt wird, erklärt sich aber andererseits mit der Beseitigung des Freigepäcks einverstanden. Wenn demgegenüber behauptet wird, daß die Beseitigung des Freigepäcks einen Sturm der Entrüstung hervorrufen würde, so sei doch zu bedenken, daß derjenige, der die besondere Leistung der Gepäckbeförderung für sich in Anspruch nimmt, auch besonders dafür bezahlen sollte, während gegenwärtig unbilligerweise diejenigen, die kein Gepäck aufgeben, mit dafür bezahlen müssen, daß andere das Freigepäck ausnutzen.

Mit dem gegenwärtigen Eisenbahnminister stimmt das Präsidium des Handelstages darin überein, daß die in Preußen-Hessen, Sachsen, Mecklenburg, Oldenburg und Elsaß-Lothringen bestehende vierte Wagenklasse nicht beseitigt werden darf.

Die Beseitigung der vierten Klasse wird dadurch zu einer Verteuerung führen, daß sie viele Benutzer der dritten Klasse in die zweite und weiterhin viele Benutzer der zweiten Klasse in die erste drängen würde. Außerdem ist im Interesse der gegenwärtigen Benutzer der vierten Klasse darauf zu bestehen, daß ihnen nicht diese billige Beförderungsart, die ihnen insbesondere auch die unentgeltliche Mitnahme großen Gepäcks gestattet, genommen wird.

Garnicht zu billigen sei auch, daß in Sachsen, das die vierte Klasse besitzt, diese an Sonn- und Festtagen nicht gefahren wird. Man sollte nicht gerade den Minderbemittelten das Fahren am Sonntag, das in weitem Umfang dem Zweck der Erholung dient, verteuern. Die Denkschrift spricht sich deshalb ausdrücklich dafür aus, daß in Sachsen auch an Sonn- und Festtagen die vierte Klasse gefahren werde. Im übrigen soll die Befürwortung der Beibehaltung der vierten Klasse nicht die Bedeutung haben, daß die Einführung dieser Klasse in denjenigen Staaten, die sie zur Zeit nicht haben, als ein notwendiger Bestandteil der Personentarifreform betrachtet werde.

Wie die obigen Ausführungen ergeben, hat sich die Denkschrift nur auf bescheidene Forderungen beschränkt. Mehr wollte sie teils deshalb nicht beanspruchen, weil, wie bereits erwähnt, der Personenverkehr ohnehin nicht zu den Ueberschüssen der Staatsbahnen beiträgt, teils aus dem Grunde, weil die wichtige und hier auf eine wesentliche Verbilligung hinauslaufende Reform der Gütertarife nicht erschwert werden sollte. In der von dem deutschen Handelstage bezeichneten Umfrage sollte die Reform des Personenverkehrs aber auch wirklich durchgeführt werden, da wir doch „im Zeichen des Verkehrs" stehen und die Durchführung der Vorschläge für die Eisenbahnverwaltung selbst eine Vereinfachung und Erleichterung bedeuten würde.

Der Sieg Kurokis über die Russen.

Es unterliegt keinem Zweifel mehr, daß General Kuroki in einer zweitägigen Schlacht am 31. Juli und 1. August die Russen östlich von Liaujang geschlagen hat. Der im heutigen Morgenblatt von uns wiedergegebene Siegesbericht Kurokis wird jetzt durch ein Telegramm des Generals Kuropatkin an den Zaren bestätigt. Dasselbe lautet:

Am 1. August zog sich die Ostabteilung unserer Truppen, die die vorderste Stellung im Janselinpaß innehatte, auf dem Wege nach Liandianstaniu zurück. In der Richtung auf Saimatsi—Liaojang gaben unsere Truppen ihre vordersten Stellungen auf und zogen sich nach einem hartnäckigen Kampf zurück, **wobei sie schwere Verluste erlitten.** Ich hoffe, daß auf der Hauptstellung die Truppen auch gegen einen stärkeren Feind erfolgreich gekämpft haben. Anscheinend hat Kuroki in den letzten Tagen zum Vorstoß gegen die Linie Saimatsi—Liaojang alle Truppen zusammengezogen, die gemäß ihrer Aufstellung bei Benshu und Saofira anscheinend auf dem rechten Ufer des Taidsiho verwendet werden sollten.

Am selben Tage war eine Unentschlossenheit des Feindes auf der Südfront zu bemerken. Aufklärungstruppen berichteten, daß drei Divisionen des Feindes versuchten, unseren linken Flügel, der bei Haitschöng stand, zu umgehen.

Die Ostabteilung hatte an diesem Tage keinen Kampf zu bestehen. Auf der Linie Saimatsi—Liaojang begann der Feind, anscheinend in geringer Stärke, den Vormarsch gegen den rechten Flügel unserer Nachhut.

Das Telegramm Kuropatkins ist sehr wenig klar. Es ergeht sich vielfach in Andeutungen, die nur für den Eingeweihten verständlich sind, so der Passus: „Ich hoffe, daß auf der Hauptstellung die Truppen auch gegen einen stärkeren Feind erfolgreich gekämpft haben." Wo diese russische Hauptstellung liegt, verschweigt Kuropatkin, oder sein Telegramm ist, und das ist das Wahrscheinlichste, nur in arger Verstümmelung veröffentlicht worden. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß alles, was Kuropatkin über die „Ostabteilung" berichtet, sich auf den Kampf mit General Kuroki bezieht. Der russische Oberbefehlshaber gibt zu, daß diese Ostabteilung, — es ist dieselbe, deren Kommandeur Graf Keller kürzlich durch eine Granate getötet worden ist, — sich zurückziehen mußte und schwere Verluste erlitten hat. Das ist eine vollkommene Bestätigung der Siegesnachricht Kurokis. Ergänzt man den Bericht Kuropatkins durch den Bericht Kurokis, so gewinnt man folgendes Bild der Ereignisse: General Kuroki, welcher den rechten Flügel der japanischen Armeen führt, hatte die Russen dadurch getäuscht, daß er scheinbar viel weiter rechts ausholte, als er in Wahrheit beabsichtigte, und Truppenbewegungen auf dem rechten Ufer des Taidsi-Flusses unternahm, welcher zwischen Liaujang und Mukden fließt. Hierdurch zwang er die Russen offenbar, ihre Stellungen ebenfalls weiter auszudehnen und ihren linken Flügel bis an den Taidsi-Fluß zu verlängern. Nachdem sie so ihr Centrum auf der Linie Saimatsi-Liaujang geschwächt hatten, zog Kuroki plötzlich seine gesamten Streitkräfte auf dieser Linie zusammen und durchstieß mit einem gewaltigen Stoß das Centrum der russischen Ostabteilung, indem er gleichzeitig auf zwei Straßen vorging, nämlich auf der Hauptstraße von Föngwangtschöng über den Motienpaß nach Liaojang und auf der nördlich davon ge-

Der rätselhafte Burtonfield.

Ein Berliner Geheimnis.

Von [Nachdruck verboten.]

L. Malten.

Es ist fabelhaft, wie man ihn trifft, mit ihm bekannt wird, seine Freundschaft und ideale Freigebigkeit genießt — unwandelbar und immer reizender — und wie er einem entschwindet, ohne daß man einen Grund dafür erfährt, noch von ihm eine Spur mehr entdeckt! Bis er dann nach Wochen, Monaten plötzlich wieder auftaucht — ebenso liebenswürdig, ebenso reizend wie vorher — — und ebenso rasch wieder verschwindet — spurlos und geheimnisvoll. Er nennt sich Burtonfield, und selbst ohne diesen spezifisch englischen Namen findet man in seiner eleganten, originellen Erscheinung durchaus das Prototyp des vornehmen Engländers, dem nur eines anhaftet, was ihm einen deutschen Zug verleiht: die Gutmütigkeit eines Kindes.

Ich wurde auf die seltsamste Weise mit ihm bekannt. Soeben von Aachen gekommen, wo ich einen kleinen Rheumatismus leidlos verabschiedet hatte, verabrede ich für den folgenden Abend mit meiner Schwester Aenne einen Besuch bei Kroll. Aenne hatte die Billets; ich lande „per Elektrische" bei Kroll ein Viertel nach 7 Uhr. Aenne ist noch nicht da, und ich warte. Es schlägt halb, dreiviertel, ganz — Aenne kommt nicht — es wird halb 9 Uhr, und ich befreunde mich allmählich mit dem Gedanken: „Du bist verfeht." Zum sechsten Mal wohl wechsle ich inzwischen meinen Platz auf den Bänken, um einer Persönlichkeit, die mich unausgesetzt unter die Lupe nimmt, das Handwerk zu legen; ganz umsonst! So oft ich changiere, tut diese Person es auch und macht mich schon ganz nervös. Schließlich stehe ich auf und will gehen, da steht sie vor mir — eine männliche imposante Erscheinung — beinahe schön, mit blondem Spitzbart, ebensolchem Haupthaar und zwei lieben Kinderaugen, die lachend zu mir herunterschauen. Zuletzt öffnet er den hübsch geformten Mund und zeigt mir zwei Reihen wundervoller Zähne, indem er mit starkem, englischem Accent ganz vertraulich zu mir sagt: „Aber Roselchen — auf uen uarten Sie denn so lange?"

Ich bin Berliner Kind, nicht auf den Kopf gefallen, und eine treue Anhängerin des ersten Gebots: Laß Dich nicht verblüffen! — Aber die Antwort blieb mir doch in der Kehle stecken. Nach einer langen Pause, die er stoisch ertrug, sagte ich etwas kühl und sehr herablassend:

„Woher wissen Sie meinen Namen?"

„O, ich weiß noch viel mehr," entgegnet er lächelnd. — „Sie sind gekommen aus Aachen, gestern und —"

„Das ist stark! Wer sind Sie mein Herr?"

„Ich bin — Burtonfield."

Seine Art sich vorzustellen, war so originell, so naiv und drollig, daß ich nicht umhin konnte, impulsiv wie ich bin, herzlich zu lachen. Burtonfield — Burtonfield — wo hatte ich nur den Namen schon gehört —?

„Und ich Sie kenne, Roselchen, weil ich alle Ihre sisters kenne — an die große Aehnlichkeit und die Chif! Otti und Ilse, Aenne und Ruth — aber Ruth mag ich nicht so gern, sie ist steif und stolz —"

„So —"

„Sicher! Lieb ist Aenne und Ilse, auch Otti gefällt mir sehr, nur ist sie verheiratet, das nützt mir nichts —"

Jetzt fing er an, mir interessant zu werden. Ein Mann, dem eine verheiratete Frau „nichts nützt", das ist in unserer Zeit ein so exzeptioneller Fall, daß er schon Beachtung verdient. Außerdem langweilte und ärgerte ich mich und war schließlich froh, eine Ablenkung gefunden zu haben. Wir fuhren in den Tiergarten hinein und plauderten miteinander wie ganz alte Bekannte von meinen Schwestern, von seinem Lande und von mir. Als wir uns trennten, wußte er über mein Leben eigentlich alles, was zu sagen war, während ich von ihm wußte, daß er Burtonfield heißt und allem Anschein nach Engländer war. Sonst nichts.

Am nächsten Tage hatten wir in der City ein Rendezvous verabredet. Inzwischen informierten mich meine Schwestern über meine neueste Eroberung Burtonfield! Das tut Burtonfield, das sagt Burtonfield, und alles, was Du kaufst oder kaufen möchtest, bezahlt Burtonfield; Du magst wollen oder nicht, plötzlich steht Du mit ihm im Laden, und er kauft, das ist seine Leidenschaft! Und am Ende macht er Dir einen Heiratsantrag, Roselchen, verlaß Dich drauf! Na, so weit war ich ja nun allerdings noch nicht mit ihm gekommen, obgleich ich ihm als junge Witwe, wie er mich immer wieder versicherte, von all meinen Schwestern die interessanteste sei. Im Verlauf unserer näheren Bekanntschaft überzeugte ich mich freilich, daß Burtonfield diese letzte Versicherung einer jeden Frau gab, die einigermaßen hübsch, jung und vornehm chik gekleidet war und so oder so in seinen Gesichtskreis trat.

Anfangs aber glaubte ich entschieden an den Ernst seiner Gefühle, er hatte eine Art, mich darinnen zu festigen, die für mich die überzeugendste von der Welt ist. Er liebte meine Kinder! Ich mußte sie ihm sofort zeigen, mit ihm auffahren lassen, er beschenkte sie fürstlich immer und immer wieder und war von einer Liebenswürdigkeit zu ihnen, die mich beraubte und meine beiden lieben Bengels beglückte. Drei Monate mochten so in Verabredungen und Vergnügungen dahingegangen sein, als mich Burtonfield eines Tages aufs innigste bat, im Palasthotel ein Frühstück allein mit ihm einzunehmen und dann eine Wagenfahrt nach Potsdam mit ihm zu machen, um Sanssouci zu besuchen; ich bebte vor dieser Verabredung, die anfing, unserem bis dahin harmlosen Verkehr in Gegenwart meiner Familie einen positiveren Charakter zu geben. Das entscheidende Wort würde fallen, wenn wir ganz auf uns angewiesen waren, das fühlte ich; und ich begann ihn zu lieben, was mir hoffentlich niemand verdenken wird. Unter den Fesseln der Konvenienz litt ich nicht: also ich ging.

Wir hatten verabredet, „Punkt 12 Uhr Palasthotel", und Burtonfield war immer pünktlich wie eine Normaluhr, ich konnte mich auf ihn verlassen. Fünf Minuten vor 12 Uhr komme ich im strömenden Regen am Hotel an. — — Niemand da. — Ich warte. — Niemand kommt! Ich frage:

„Ist Mr. Burtonfield schon hier?"

Der Portier: „Mr. Burtonfield — unbekannt!"

„Unbekannt; erlauben Sie, der Herr wohnt doch hier?"

„Mr. Burtonfield? Unbekannt!"

Was tun? Wütend fahre ich schließlich nach Hause. Dort angekommen, finde ich Otti, Ilse und Ruth nebst einer Freundin, die meine Erlebnisse beliegelu mit dem einstimmigen Ausruf: „Und Burtonfield kam nicht!" Sie kannten seine Eigenart bereits. Im Verlaufe eines Monats wußte ich von ungefähr zehn Damen dasselbe über ihn.

Meine kaum erwachte Leidenschaft hatte der Reugier Platz gemacht. Ich fing an, zu suchen und aufzupassen; richtig fährt auch eines Tages ein Herr an mir vorüber in offener Droschke, chik — englisch — Burtonfield! „Diesem Wagen nach!" rufe ich einem Taxameter an,