

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Die Ablehnung des Notstandstarifs in Sachsen.

Die von uns angeführten Ausführungen, mit denen die sächsische Regierung im „Dresd. Journal“ die Ablehnung der Notstandstarifs motiviert, umfassen mehrere Spalten. Aber um Gründe enthalten sie nicht mehr als die Umschreibung des fiktionalen Sachverhalts, daß der Staat sich nicht bloß für berechtigt hält, aus den Eisenbahnen unter normalen und um so mehr unter günstigen wirtschaftlichen Verhältnissen große Einnahmen herauszuschlagen, sondern auch, daß er in der Zeit eines — in diesem Jahre durch den Wassermangel hervorgerufenen — Notstandes auf diese Einnahmen oder auch nur einen Teil davon nicht verzichten will.

Sonderbarer Weise will freilich die sächsische Regierung auf einmal die, auch für Preußen, notorische Tatsache, daß der Staat aus den Eisenbahnen im Durchschnitt große Einnahmen zieht, nicht gelten lassen.

Die Staatsbahnverwaltung hat schon jetzt, so heißt es im „Dresd. Journ.“, gegenüber den ungenügend getragenen Betriebskosten der Eisenbahnen äußerst mäßig berechnet dargestellt, daß nur unter günstigen Verhältnissen ein namhafter Ueberschuß über den Betriebsaufwand besteht.

Dieser Satz enthält so viel Unrichtigkeiten, wie Worte. Es ist nicht wahr, daß die Prachtzüge mäßig berechnet sind, und ebenso unzutreffend, daß Sachsen nur unter günstigen Verhältnissen ein namhafter Ueberschuß verbucht. Es ist aber auch ferner unerfindlich, worin die „ungeheure“ Steigerung der Betriebskosten bestehen soll? Die Betriebskosten einer Eisenbahn setzen sich hauptsächlich aus den Ausgaben für Kohle und aus der Bezahlung der Beamten zusammen. Daß die Kohlenpreise ungeheuer gestiegen sind, wird aber am allerwenigsten eine Regierung behaupten dürfen, die wie dies auch für die sächsische bisher zutrifft, mit der Preispolitik der Eisenbahnen sympathisiert. Noch weniger aber werden die Beamten und Arbeiter der sächsischen Staatsbahnen die Behauptung bestreiten, daß ihre Einkünfte „ungeheuer“ erhöht worden seien.

Fadenstreich ist es auch, als Argument gegen die „Gewährung von Notstandstarifs“ anzuführen, daß damit nicht alle Kreise betroffen würden. Die sächsische Regierung erempfindet hierbei auf das Schiffsfahrts-Gewerbe selber, dem mit niedrigeren Eisenbahntarifen nicht geholfen wäre, ja das durch die verheerliche Konkurrenz der Eisenbahnen sogar geschädigt würde. Es ist beinahe ein Witzstück der Politik, billiger Eisenbahntarife, die wegen des Stauens der Schiffsahrt gefordert werden, mit der Begründung abzuschlagen, daß darunter die Schiffsahrt, die ohnehin so gut wie überhaupt nicht funktioniert, leiden würde. Uebrigens aber kann eine solche Beweisführung nicht genannt werden.

Ungefähr auf gleicher Höhe der Ueberzeugungskraft steht die Behauptung, daß es „bei der Kürze der Zeit“ unmöglich wäre, in zutreffender Weise die Güter anders zu gewähren, denen die Begünstigung durch Notstandstarifs gewährt werden sollen, und die letztere Behauptung, daß die Gefahr bestehe, den Zeitraum für den Notstandstarif zu lange zu bemessen oder mit vorübergehend gewährten Ermäßigungen den Appetit nach dauernden Herabsetzungen anzuregen. Ehe zu viel oder zu lange, also lieber gar nicht. Das ist ein Verfahren, das mit den Kurzen des Doktor Eisenbart manches gemein hat und ziemlich auf dieselbe Wirkung hinauszielt.

Sehr behämiert ist es für uns in Preußen, daß die sächsische Regierung ihren Hauptimpuls anspricht, indem sie sich auf die preussische Staatsbahnverwaltung beruft.

Nach der geragvollsten Lage Sachsis ist die Haltung der preussischen Staatsbahnverwaltung in der Frage von ausserordentlicher Bedeutung. In den weitaus meisten Fällen nämlich sind sicher in den Fällen, wo eine Preisermäßigung am dringlichsten begehrt wird, kommt die Eisenbahndirektion von Hamburg nach Sachsen in Betracht. Die Entfernung Hamburg — Eilenburg beträgt 48 Kilometer, diejenige Eilenburg — Dresden 33 Kilometer, über Koblenz stellt sich die preussische Entfernung auf 521.

Ein Original unter den Diplomaten.

Don (Nachdruck verboten).
Heinrich v. Poschinger.

Der diplomatische Dienst ist alles mehr als geeignet, Originale zu züchten. Die große Verantwortlichkeit über Stellung, die vielfache Beschäftigung mit Formalen und Einzelheiten und die Verlegenheit, durch den leichten Verstoß in gesellschaftlichen Fragen die Stellung zu schädigen, läßt auf die Diplomaten von sich einen unüberwindlichen Einfluß aus. Der Verkehr mit diesen Herren, die besonders in Zuständigem vornehmen Häusern zu entspringen können, mag manchmal etwas anders sein, aber selten auf die Länge gewinnbringend und amüßig. Auf der Suche nach originellen Diplomaten muß man deshalb in den Annalen des Ostpreussischen Reichs ziemlich weit zurückblättern.

Ein Exemplar dieser Art war der am 2. Oktober 1872 in Rom bestorbene frühere preussische, später deutsche Gesandte an den Hofen von St. Petersburg, Lussin, Konstantinopel, Florenz und Rom, der unter Friedrich Wilhelm IV. zum Grafen erhobene Graf v. Poschinger von Saldade. Es war ein Mann mit noblen Positionen und einem ausgeprägten Hang zum Spiel, dem er in seinen jungen Jahren (Monte Carlo blühte damals noch nicht) in Paris sehr ergeben war. Kein Wunder, daß er befreundet mit Gesellschaften in Paris verkehrte. Er war bis in die spätere Jahre ein glänzender Spieler, der seinen Geschäften, darunter eine fast ausschließlich angelegte Natur, ziemlich anders als er ist der Komposition des amüßigen Lebens. Das Schiff brach durch die Wellen, und man hat sich nach Wallfisches Rücken an den Stätten seiner Wirtin fast so lange erinnert, daß der mit einer schönen Livree besetzte Post der Barcarole zu Gunstare, die er am blauesindigen Bande rings im Salon zu fangen pflegte. Das diplomatische Geschehen, so wird uns von Alfred v. Neumann, einem seiner Zeitgenossen und Kollegen, verbürgt, soll Graf Poschinger nur mit knapper Mühe bestanden haben.

die sächsische auf 47 Kilometer). Entfallen somit von einer Staatsbahnverwaltung etwa acht Prozent auf Preußen und nur ein Prozent auf Sachsen. So liegt es auf der Hand, daß eine fern und wirksame Herabsetzung der Tarife nur unter Beirrat der preussischen Staatsbahnverwaltung möglich ist. Nun hat aber bekanntlich der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die einschlägigen Gesetze ausnahmslos abgelehnt und es hat die sächsische Staatsregierung die bestimmte Ueberzeugung erlangt, daß Preußen seinen Standpunkt leihhaft und sich an einer unwirksamen Forderung für die Dauer der Sperrung der Bahnen halten unter seinen Umständen und in seiner Weise betätigen wird.

Nach in diesem Punkte sollen sich die Interessenten, die ihre Forderungen abgelehnt haben, mit den sächsischen Regierungen der beteiligten Regierungen auseinandersetzen. Preußen schlägt den Notstandstarif ab, weil hier die Ermäßigung für eine lange Strecke zuzurechnen wäre. Sachsen verweigert sie, weil die sächsische Strecke kurz ist. Aber Sachsen hat das Vertrauen auf die Loyalität seiner Bevölkerung, daß sie sich in die Ablehnung des Notstandstarifs und ihre notdürftige Motivierung finden werde:

„Es kann wohl damit gerechnet werden, daß nach Verlauf einiger Zeit, wenn der Verkehr wieder die gewöhnlichen Bahnen eingeschlagen hat, die öffentliche Meinung des Landes es nur billigen wird, wenn die Regierung sich gegen eine Befragung der Eisenbahnen zu Gunsten der vorübergehend geschädigten Interessenten abzuwenden verhalten hat.“

Wenn die sächsische Regierung sich in dieser Zuversicht nur nicht irt, fehlt es doch nicht an allerhand Ermahnungen im öffentlichen Leben Sachsens, die auf eine starke Anzuehnung der an der Hand sächsischen lassen. Das Verhalten der Regierung gegenüber den Notstandstarifs ist aber wenig geeignet, die Stimmung zu verbessern.

Dresden, 13. September. (Freitag-Telegramm.) Die Ablehnung des industriellen Notstandstarifs durch die Regierung wird die Industrie sehr veranlassen, im nächsten Sonntag den jährlichen Zusammenritt der Kammer zu boykottieren, die bisher wegen der zweijährigen Budgetperiode nur alle zwei Jahre zusammentrat. Die Industrie ist überzeugt, die Tariffrage hätte eine Entscheidung gefunden, wenn der Sonntag tagel oder sein Zusammenritt nahe bevorstände.

Zu der im heutigen Morgenblatt kommentierten Meldung, daß im nächsten Winter keine Marinévorräte zu erwarten sei, wird uns von sachverständiger Seite geschrieben: Im Jahre 1900 erklärte der Staatssekretär der Marine, daß die damals abgelehnte Forderung für die Vernehmung der Auslandstrenner so rechtzeitig werden eingegriffen werden sollte, daß die Vorräte im Jahre 1906 im August 1906 zu Ende werden und es stimmt diese Erklärung des Staatssekretärs überein mit überein mit der Einteilung der Gesamtanzahl für die ganze durch das Flottengebiet von 1900 bewilligte Flotte. Da geht die erste Bauperiode von 1901 bis 1903, die zweite erstreckt sich über die Jahre 1903 bis 1909; für diese waren ursprünglich die 13 Auslandstrenner vorgesehen, es würde also eine starke und plötzliche Unterbrechung der ganzen Bauaktivität stattfinden, wenn nicht im Jahre 1905 entweder diese oder, wie es wahrscheinlicher ist, ein vollständiges Geschwader geordert und bestellt wird, andererseits ist dadurch auch der Zeitpunkt der Einbringung der Vorräte gegeben, nämlich 1. April 1905 im Herbst 1905, jedoch im Frühjahr 1906 die ersten der betreffenden Schiffe auf Stapel gelegt werden können. Es ist dann wohl auch anzunehmen, daß eine recht erhebliche Beschleunigung des Bautes eintreten wird, was tatsächlich von allergrößter Wichtigkeit sein würde. Man könnte eine solche Beschleunigung, ganz abgesehen von Neuverordnungen, erreichen, indem man eine größere Anzahl von Schiffen als bisher jährlich auf Stapel legt und außerdem die Bauzeit des einzelnen Schiffes verkürzt. Ziel nimmt, was Küstenschutz anlangt, bis jetzt und die vierzig Monate in Anspruch, und es würde den betreffenden Werften sicher leicht möglich sein, mit zwei Dritteln dieser Zeit auszukommen. Durch diese Zusammenziehung des

Flottengebietes würde man viel Zeit sparen, weniger Geld brauchen und viel früher so stark sein wie es nötig ist. Ein Zurückstellen der Forderungen der Marine gegen die der Flotte ist nach den oben auseinandergesetzten Verhältnissen also eigentlich kaum vorhanden, wenn auch möglicherweise die Ermüdung mitwirkend hat, daß die Marinévorräte, selbst wenn sie nach den Umeinrichtungen eingegriffen wird, günstigeren Umständen haben dürfte, als die Umeinrichtungen, wenn die Marinévorräte vorher eingegriffen und bewilligt sind. Die allgemeine Stimmung, beeinflusst durch die augenblickliche und zukünftige Weltlage, neigt allerdings dahin, und so wäre es kein Wunder, wenn sie in dieser Weise in Rechnung gezogen würde.

Auffehen muß die schon gemeldete Ernennung des Kapitän v. E. Coerper zum Marinéattaché bei der deutschen Botschaft in London erregen. Es ist noch kein Jahr her, daß Coerper diesen Posten aufgab, um Linienschiffskommandant in der Heimat zu werden. Nachdem er das Flottenflaggschiff „Kaiser Wilhelm II.“ nur ein Jahr befehligt hat, scheidet er wieder aus dem Frontdienst, um seine frühere Stellung zu übernehmen. Vorher hatte er in London volle fünf Jahre als Marinéattaché gewirkt. Am 29. September 1903 feierte er den London nach dem Kontinent über, und sein Scheiden hat bei der englischen Regierung und den Botschaftern der fremden Mächte lebhaftes Bedauern hervorgerufen. Der Abschied von London gestaltete sich zu einer Sympathiefeier für den scheidenden Offizier. Die Ernennung Coerpers darf als ein glücklicher Griff gelten. Erwähnt sei noch, daß Coerper während seines Aufenthaltes in London der Gegenwart eines Vitenrats war, das der frühere Kommandant im Grenadierregiment Friedrich der Große, Ulrich v. Rothwald verlor. Er griff den Kapitän mit einem Stock an und lenkte einen Revolver ab. Coerper blieb unversehrt. Der Attentäter erwies sich als ein Jägermeister.

Der Marinéattaché v. Gigenheim ist bekanntlich verschollen. Das Raunenobst „Tiger“, das seine Nachschüßungen im Golf von Petshili, namentlich im Golf von Kanton, noch einmal aufgenommen hatte, hat die Bemühungen jetzt als erfolglos angegeben und ist nach Singtau zurückgekehrt. Der unglücklichste Kapitänleutnant Ritter Henschel v. Gigenheim und sein Gefolge, der französische Marinéattaché de Gouverville samt allem Ansehen nach untergegangen. Die chinesische Dampfschiffe, in der sie Post Kanton verließen, ist verschwunden. Der „Tiger“ hat dank seinem geringen Einfluß namentlich die Schiffahrt auf der chinesischen Küste des Golfs von Kanton abgelehnt, die der chinesischen Dampfschiffe als beliebte Zusatzdienste dienen und während der chinesischen Wirren 1900 vielfach von den chinesischen Privatkapitalisten als „Deckung“ benutzt wurden. Die beiden Admiral-Schiffe „Graf v. Bismarck“ und „Graf v. Scharnhorst“ fehlen gleichfalls aus dem Gewässer des Strassburger Kanals nach Singtau zurück.

Die Ursache der Niedermsetzung der deutschen Missionäre in Neu-Pommern (Deutsch-Neuguinea) soll nach einer Meldung des „Dailly Chronicle“ aus Melbourne die Durchscheidung eines eingeborenen Dieners durch den Vater Kaiser wegen Bigamie gewesen sein. Der Vater hatte den Diener die Ehegattung verweigert, worauf dieser, gemäß den papuanischen Bräutigam sein Weib tötete, die gewünschte neue Frau nahm und mit ihr zur Missionsstation kam. Dort wurde er von dem Vater durchgepeitscht, worauf er drohte, die Missionäre zu töten, welche Drohung er nun auch zur Ausführung gebracht hat. Die Leichen der getöteten Schweltern sind hirtbar verheimlicht.

Die Nachricht über die Blüthe ist durch den auf der Neu-Pommern zwischen Neu-Pommern, Deutsch-Neuguinea durch den Missionar nach Galesen verstorbenen Zauberer des Norddeutschen Lloyd zur nächst erreichbaren Telegraphenstation Passafra gebracht worden; dadurch erklärt es sich, daß wir erst fast einen ganzen Monat nach

auszukommen. Neben seiner amtlichen Korrespondenz mit dem König Friedrich Wilhelm IV. und dem Minister Freiherrn v. Mantuffel unterhielt er nach beiden Seiten auch eine eigenhändige, vertrauliche Privatkorrespondenz, in der er sein Werk des von ihm selbst und von der ihm demnach einige Hohen beschrifteten wurde, die von seinem Sarkasmus und Humor, aber auch von seiner feinen Beobachtungsgabe und Menschkenntnis einen Beweis geben.

Daß Herr v. Waller geschäftlich nicht ungenutzt war, bezeugt der Umstand, daß er sich trotz aller Exzentrikerien selbst unter Bismarck zehn Jahre im Amt hielt. Nebenbei hat er, als Italien zuerst Florenz und dann später Rom zur Hauptstadt machte, wesentlich dazu beigetragen, ein etwaniges Verhältnis zwischen Italien und Preußen beziehungsweise dem deutschen Reich aufrecht zu erhalten, was bei der persönlichen Einweisung Viktor Emanuels zu Frankfurt nicht immer ganz leicht war.

Dekorative Malereien.

F. St. Dekorative Malereien stellt im Künstlerhaufe eine Gruppe junger Berliner Maler aus, die sich etwas ausprägsamer „Berliner Künstlerbund“ nennt.

Arbeiten dieser Art haben gerade jetzt ein besonderes Interesse. Sie sind gar zu lange bei uns in minderwertigen Kreisen überlassen geblieben, die zuerst alle Wille nachahmen, was schon nicht gut war, und dann in äußerlicher Nachahmung moderne Anstriche auftrugen, die nicht nur dem Auge, sondern auch dem Verstande unangenehm waren. Es ist also erfreulich, wenn sich die Künstler wieder bei der Sache annehmen und darauf hinarbeiten, daß die Dekorationen wieder sich und Geschmack bekommen. Es mehr die von den naturalistischen Strömungen loskommen, desto wichtiger werden solche Bestrebungen für das Auge der Malerei werden, denn in gewissem Sinne muß eben jedes wirkliche Bild dekorativ sein, das heißt: eine schöne Verteilung von Linien und Farben auf einer Fläche gebracht sein. Und vollends