

Berliner Tageblatt



und Handels-Zeitung.

Alle unentgeltlich eingelegte Anzeigen über- nimmt die Redaktion keine Verantwortlichkeit.

Exp.-Redakteur: Theodor Wolff in Berlin. Druck und Verlag von Rudolf Wolff in Berlin.

Sparsamkeit.

Der Reichskanzler Fürst Bülow will mit der Politik der Sparigkeit ernst machen; nicht bloß in Reich, sondern auch in Preußen. Deshalb hat er jetzt, wie die 'Tägl. Rundsch.' zu berichten weiß, sämtlichen preussischen Ministern ebenso wie den Staatssekretären im Reich eine von dem Abgeordneten Freiherrn v. Camp nach Rücksprache mit den Führern der Volksparteien ausgearbeitete Denkschrift zugehen lassen.

Von einer Veränderung der Qualität unserer Verkehreinstellungen werde allerdings keinesfalls die Rede sein können; immerhin werde zu erwägen sein, inwiefern auch auf dem Gebiet des Verkehrsweßens gepußt werden könne. Die Rückfälle zur altpreussischen Sparsamkeit, von der wir uns im Staat, in der Romantik wie in der Privatwirtschaft gleich weit entfernt haben, ist dringend geboten. Es ist nicht angeht, in diesem Punkte die Vorlesungen der Parlamentarier abzuwarten; vielmehr ist es Sache der Regierung und des Reiches, die Initiative zu ergreifen. Der Kanzler erwartet, daß diese Initiative bereits im nächsten Etatsentwurf sowohl im Reich wie in Preußen zum Ausdruck kommen wird. Die Reform muß eine grundsätzliche sein, soll auf die Dauer Wandel geschaffen werden. Eine wirkliche Verbesserung ist nur zu erzielen auf dem Weg einer Modernisierung der gesamten Staatsverwaltung; es bedarf einer Zentralisation und Vereinfachung des gesamten Verwaltungsapparates. Für viele Arbeiten wird zum Beispiel bis jetzt die Zeit höherer Beamten in Anspruch genommen, für die Beamte mit geringerer Vorbildung völlig ausreichen. Auch bei der Ausführung öffentlicher Arbeiten sollen sich Erparnisse erzielen lassen. Preußen soll mit gutem Beispiel vorangehen.

Wir nehmen vorläufig an, daß diese Mitteilungen das Schreiben des Fürsten Bülow dem Sinne nach richtig wiedergeben. Man darf das um so mehr voraussetzen, als es sich nur als eine Umschreibung der Ausführungen darstellt, die in der 'Nordd. Allg. Ztg.' vom 10. September über eine Politik der Sparigkeit gemacht wurden. Schon damals war von den Grundrissen altpreussischer Sparsamkeit die Rede; schon damals wurde auf eine Einschränkung der Ausgaben bei der Ausführung von Baulen und anderen Realanlagen hingewiesen, schon damals wurde die Revue von außen aufgestellt, dem Anwachsen des kostspieligen Verwaltungsapparates vorgebeugt und eine Vereinfachung dadurch zu erzielen, daß ein Teil der Geschäfte der höheren Beamten auf die mittleren, der mittleren auf die unteren übertragen wird.

Wenn jetzt von einer "Modernisierung der gesamten Staatsverwaltung" die Rede ist, so liegt es damals schon: Die Formen des Geschäftsverkehrs der Behörden müssen sich mehr denen des modernen Verkehrs anschließen. Die Analogien zwischen den damaligen Sparmaßregeln und den heutigen Schreiben des Reichskanzlers sind, wie man sieht, so groß, daß man sich fast fragen muß, ob es sich nicht in beiden Fällen um das gleiche Schriftstück handelt, das einmal der Ministern, das andere Mal der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden ist.

Vor allem besteht auch eine sehr fatale Analogie darin, daß hier wie dort die Erparnisse bei

der Armee mit Stillschweigen übergangen worden sind. Wir haben schon am 10. September bei der Besprechung der offiziellen Auslastung über die Finanzreform darauf aufmerksam machen müssen, daß Fürst Bülow in der Blasenblase der Blockherlichkeit weniger zurückhaltend gewesen ist. Am 25. Februar 1907 hat er im Reichstage seine Reformgedanken auch auf die Erparnisse in der Armee ausgedehnt. Von solchen Erparnisgedanken ist jetzt nicht mehr die Rede. Es wäre auch kaum angebracht, in einem Augenblick noch die militärische Sparsamkeit zu predigen, in dem das neue Quantenmaß bereits seiner Vervollständigung entgegensteht und der Flottenverein mit seiner Propaganda für jedes neue Panzerschiff und eine beträchtliche Vermehrung des Marinepersonals eingeseht hat. Und doch ist fast alle Welt darüber klar, daß sich die Politik der Sparigkeit, so wünschenswert sie an sich ist, in kleinsten und belanglossten Dingen nicht muß, wenn sie nicht vielmehr auf die Hauptsache losgeht, auf die Rüstungen zu Lande und zu Wasser.

Allerdings, Herr v. Camp hat eine Denkschrift über sparsame Verwaltung ausgearbeitet. Das wäre immerhin etwas, wenn nur nicht gerade Herr v. Camp ihr Urheber wäre. Wir schämen diesen beweglichen und eifrigen Abgeordneten, weil er wirklich etwas vom Reichshaus hat verfehlt. Er ist zwar aus der Bureaukratie hervorgegangen, aber er könnte es sich leisten, unabhängig zu sein. Gelegentlich hat er auch, besonders dem Grafen Wladowski und den Herren des Reichsrates des Innern gegenüber, etwas von Dienst-Verabreichung Rücksichtslosigkeit zur Schau getragen. Aber Herr v. Camp hat das Unglück, immer auf die reaktionäre Seite zu fallen. Die Reichspartei, in der er eine führende Rolle spielt, hieß früher die Volkspartei; es liegt ihr fern, sich in oppositionelle Linien zu stützen. Wenn Herr v. Camp eine Denkschrift abfaßt, weiß er bereits, daß sie den Wünschen der Reichsregierung entspricht. Fürst Bülow wirft Herrn v. Camp einen Ball zu; Herr v. Camp wirft ihn zurück. In beiden Fällen handelt es sich um offizielle Rede.

Damit soll nicht gesagt sein, daß nicht auch die Reichsregierung wie die preussische Regierung von sich aus zu einer sparsamen Wirtschaft übergehen könnten. Selbst wenn es sich dabei um eine gewisse Geheimlei handelt, so würde man darin noch eine Konzeption an die öffentliche Meinung erwidern müssen. Denn das Volk ist der verschwenderischen Wirtschaft in der Verwaltung müde. Es sieht das Beamtentum beständig wachsen, es sieht die beständige Steigerung der Beamtengehälter, es begegnet auf allen Wegen luxuriösen Autos für die Bedürfnisse des Reiches, des Staates, des Hauses; es wird auf Schritt und Tritt beunruhigt und gelangt und weiß nur zu gut, daß es alle diese Aufwendungen aus seiner Tasche bezahlen muß. Das begriff es schon allerdings, daß angesichts der halben Milliarde, die dem Volke als neue Last aufgelegt werden soll, auch die Verwaltung Sparmaßregeln zu präferieren muß.

Nur fragt es sich, ob diese schonen Grundzüge nicht schon demnach auf der Straße liegen würden. Der Reichskanzler will die Früchte seiner Politik der Sparigkeit schon im nächsten Etatsentwurf sowohl im Reich wie in Preußen sehen. Man wird diese Spuren verfolgen, sobald die neuen Etats fertiggestellt sein werden. Nur eins möchten wir schon jetzt sagen: Nicht die Kulturaufgaben sollen leiden, auch nicht die sozialen Aufgaben. Wenn gespart werden muß, dann muß es beim Verwaltungssystem geschehen, noch mehr aber bei Heer und Flotte.

Eine bulgarische Note an die Mächte.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

London, 2. Oktober.

Im Nachdringen kam ist eine Note der bulgarischen Regierung über die Orientbahnen eingetroffen, die sie den Vertretern der Mächte in Sofia hat zugehen lassen. Sie legt darin ihre Beschlüsse gegen die Betriebsgefahr der orientalischen Eisenbahnen auseinander. Dann bespricht sie die vergeblichen Versuche des Kabinetts, die strammelnden Verkehrsverhältnisse mit den bulgarischen Interessen in Einklang zu bringen, und zählt die wirtschaftlichen, politischen und militärischen Momente auf, die bei dem letzten Streit die gemaßamte Befragung der Orientbahnstrecken in Rumelien notwendig gemacht hätten und die Regierung bestimmten, die Kontrolle der Linie nicht wieder aufzugeben. Die Antwort des Staatssekretärs Sir Edward Grey wird die bulgarische Regierung auffordern, von dieser Haltung abzustehen und die Bahn den Besitzern zurückzugeben.

Die bulgarische Rechtfertigung.

Neben die in der bulgarischen Note an die Mächte angeführten Rechtfertigungsgründe macht uns ein Telegramm aus Sofia folgende näheren Angaben:

Das den Mächten von der bulgarischen Regierung unterbreitete Exposé erklärt einleitend, daß die Gesellschaft niemals dem Umfange Rechnung getragen habe, daß sie die Binnun auf bulgarischen Gebiete betriebe und sich stets als von Bulgarien vollkommen unabhängig benommen habe, daß sie neuerdings die Interessen der Bevölkerung Südbulgariens Rechnung getragen fordern die Entwicklung von Handel und Industrie dadurch unterbunden habe, daß sie den Verkehr nicht nach Bulgarien, sondern nach Debragatzen lenkte. Darin lag der Grund, weshalb Südbulgarien im Vergleich zu Nordbulgarien wirtschaftlich im Rückstand blieb. Infolgedessen gingen Bevölkerung und Regierung von Ormalien daran, eine andere Konvention zu schließen, deren Verwirklichung durch die Vereinigung der beiden bulgarischen Länder verhindert wurde. Von dieser Ansicht durchdrungen, ließen die einander folgenden bulgarischen Kabinette nicht ab, nach Mitlen zu suchen, um der unerträglichen Lage ein Ende zu machen. In dieser Absicht begann man den Bau der Paralelllinie Sarantob-Radogana, die 12 1/2 Millionen kostet, aber nicht vollendet wurde, da bis 1899er Anteile mit der Ränderbank nicht bezahlt wurde. Die schwierige finanzielle Lage Bulgariens hinderte die Gesellschaft durch die Banken, welche 1899 die Anteile abgaben. Bulgarien die Verpflichtung auflegte, die Paralelllinie aufzugeben und ähnliche Linien während 25 Jahren nicht zu bauen. Auf diese Weise entfiel die Realisation des Vertrages der unterzeichneten Kabinette im Ausmaß von 84 1/2 Millionen für den Bau des Hafens von Burgas und der Paralelllinie Gambotzi-Burgas. Außer diesen materiellen Schäden sind auch solche bezüglich der nationalen Sicherheit vorhanden. Die Gesellschaft hat in Bulgarien ein Personal von bulgarischen Staatsangehörigen. Während des Streits wurden Lokomotiven und Waggons von den Streitenden auf gewisse Strecken der Orientlinie beschlagnahmt. Die Schienen sind abgebaut und die Brücken zerstört, was für den Verkehr mit bulgarischen Lokomotiven gefährlich ist. Da die türkische Regierung auf bulgarischem Gebiet nur bestimmte Anzahl Lokomotiven und Waggons zuläßt, so ist Bulgarien in dieser Hinsicht ohne jede Sicherung, und eines Tages können diese Linien von vollen Material ganz entblößt sein. Das beweist, daß die nationale Verteidigung in Frage gestellt sein konnte. Was die jüngste Vereinbarung des Betriebes betrifft, so sah sich die Regierung durch den Streit gezwungen, die Verbindung wiederherzustellen und

Röhren diesen großen Unflut aufgebenen haben. Da weiß der Naturforscher Minius unglaublich besser Bescheid. Er kennt von den besten Juhren des Archipels ihrer hier und benennt sie mit Namen. Die erste der glücklichen Inseln hieß Ombrion. Sie zeigte keinerlei Spur von menschlichen Wohnungen. Die zweite trug von ihrem Felsenreichtum den Namen Gavraria; die dritte heiße Labacia, die vierte: vielheitlich ist sie der heutige Xenefis. Die vierte hat den Namen Canaria, die fünfte Insel. Und was? Weil auf ihre eigene archaische Stufen getrieben wurde. König Juba habe zwei besonders prächtige Exemplare nach Rom gebracht. Und in der Zeit trifft man auch jetzt noch eine ganz originale Handart hier auf Xenefis an die nach biologischen Feststellungen im Gegensatz zu unserem Faunabild nicht vom Wolf sondern vom Schaf her zu sein dürfte. Minius berichtet auch des genaueren über die Mannigfaltigkeit der hier vorkommenden Pflanzen; er benennt als solche ausdrücklich Palmen, die im Ueberflusse wachsen, er erwähnt ferner der Banyanküste. Wunderlich klingt es, wenn er erwähnt, daß diese Luft viel von den verpflanzten fahlenen Wolfshirschen leide, die fort und fort an das Gebirge herangeführt wurden. Doch nun genug der Berichte aus längeren weitläufigen Zeiten. Die Gesamtart fordert endlich geistlich ihr Recht. Die Sonne stand schon hoch am Himmel, als die 'Oreana', etwa zwei Kilometer von Hier entfernt, Anker warf. Der rechte gebaltene Dampfmaschine wurde tauf in Meer hineingelassen, und sehr bald war die Reisefellschaft trippelwie Kinnbergschiff nach der Hafenanlage, in der er jetzt lebhaft herum. Es war keine leichte Arbeit, hier für etwa vierhalbhundert Güter Unterfunk zu beschaffen. Nicht alle Reiseteilnehmer waren zufriedengestellt, und man vernahm gar nicht selten recht heftige Aufregungen über die Wirtschaft in Oratona, namentlich im großen Kommodor-Rückzug. Und letztlich noch sie befindet sich von der unantastbaren Ordnung auf der 'Oreana' ab. Allein, es muß doch billig in Rechnung gesetzt werden, daß für diese Inselwelt der September an und für sich die ungünstigste Zeitlage ist. Der Schwanz der Wälfen ist längst gefahren. Die Erdbebenschwelmer haben schon drei Monaten die überhitzten Inseln gegen niedlicher gelegene Gebirge betrauert. Der eigentliche Oktoberbezug hat schon fast den Anker aufgegeben; er magte daher für diese zeitliche Reisezeit nicht improvisiert werden. Rein Wunder also, wenn er manchmal zu unruhig übrig ließe. Schließlich ging es aber doch noch ganz leicht. Nur mußte man sich nicht gerade darauf verlassen justament einen Schwaden Zeitgenossen wie bei Faunmann oder bei Arabas trinken zu wollen. Die

Ärztliche Meerfahrt.

Dem Ziele entgegen!*)

Von J. Kastan. (Nachdruck verboten.)

Von Madeira südwärts und nach Osten zu glitt die 'Oreana' über die Fingerglatte, tieflaue Wogenfläche hin, ohne kaum merklich zu schwanken. Die Luft ging still, und eine heiße Sonne blickte über unseren Haupten. Man bekam einen deutlichen Vorgefühl nach afrikanischen Hügeln und ihrem verschlossenen Einwirkungen. Und dabei wurde die ausdorrnde Gewalt des aus dem Wälfeninneren des schwarzen Kontinents herüberwehenden bodenfesigen Saunwindes doch noch beträchtlich durch die wehenden Lüfte über dem Wasser gemildert! Man nähert sich eben nicht ungestraft dem neumbundungsgerigsten Breitengrade. Aber das Bewußtsein, dem Ziele der Reise näher und ganz nahe zu kommen, spant die herabgekommenen Nerven wieder zu energischeren Betätigungen ihrer Funktionen an. Nicht eben vielen unter den Reisefreunden wird in der Nacht vom 9. auf den 10. September ein kräftigerer Schummer beschworen gewesen sein. Es litt die wenigsten in den dumpfen, bräunlichen Kabinen. Man lagerte sich, so gut es gehen wollte, auf den lustigeren Deckbänken und erquickte sich im Anschauen des herrlichen Sternenhimmels und seiner in matten Scheine verglimmenden Farbenpracht.

Nicht nur aller Augen, sondern aller Sinne waren nach jenem Erdstößen hingerichtet, wo vor fünfundsiebzig Jahren weniger einen Monat — am 11. August 1492 — Columbus gelandet war. Schon in den ersten Morgenstunden des herababmenden 10. September zeigte sich eine sonst um diese Tageszeit ungelante Behaglichkeit unter den Gefährten. Alle lugten sie mit ihren Ferngläsern nach dem schiffstlich erwarteten Ziele. 'Wißt ihr nu nicht zeigen, lang erlesener Pik?!' rief unser offizieller Schiffsprüfer in komischer Beredsamkeit aus. Aber kein Zielchen half, die Erdentfernungen ließen sich nun einmal nicht aufmannen. Endlich will einer mit seinen beneidenswert scharfsichtigen Augen so etwas wie einen leisen Kontur über dem Horizont erpäht haben. 'Der Pik? der Pik? so geh's vom Mund zu Wunde. Aber dies Ergebnis einer voranleichten Einbildungskraft zertritt wieder zu nichts.

*) Siehe auch die Nummern 446, 450, 478, 487 und 495 des 'Berliner Tageblattes'.