Nr. 503. 37. Jahrgang. Abend-Ausgabe. Freitag, 2. Oktober 1908

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Verantwortlichkeit.

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

Sparsamkeit.

Der Reichskanzler Fürst Bülow will mit der Politik der Sparsamkeit ernst machen; nicht bloß im 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. Gamp nach Rücksprache mit den Führern der Blockparteien ausgearbeitete Denkschrift zugehen lassen. In dem Begleitschreiben des Kanzlers, das eingehende Vorschläge erbittet und eine gemeinsame kommissarische Schlußberatung der verschiedenen Behörden in Aussicht stellt, bezeichnet Fürst Bülow die Vorschläge des Freiherrn v. Gamp als zum Teil recht beachtenswert. Fürst Bülow führt dann folgendes aus:

„Von einer Veränderung der Qualität unserer Verkehrseinrichtungen werde allerdings keinesfalls die Rede sein können; immerhin werde zu erwägen sein, inwiefern auch auf dem Gebiet des Verkehrswesens gespart werden könne. Die Rückkehr zur altpreußischen Sparsamkeit, von der wir uns im Staat, in der Kommune wie in der Privathaushaltung gleich weit entfernt haben, ist dringend geboten. Es ist nicht angezeigt, in diesem Punkte die Vorschläge der Parlamente abzuwarten; vielmehr ist es Sache der Regierungen 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 Besserung ist nur zu erzielen auf dem Weg einer Modernisierung der gesamten Staatsverwaltung; es bedarf einer Dezentralisation und Vereinfachung des gesamten Behördenapparates. Für viele Arbeiten wird zum Beispiel bis jetzt die Zeit höherer Beamter in Anspruch genommen, für die Beamte mit geringerer Vorbildung völlig ausreichen. Auch bei der Ausführung öffentlicher Arbeiten sollen sich Ersparnisse 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 Sparsamkeit gemacht wurden. Schon damals war von den „Grundsätzen altpreußischer Sparsamkeit" die Rede; schon damals wurde auf eine Einschränkung der Ausgaben bei der Ausführung von Bauten und anderen Neuanlagen hingewiesen, schon damals wurde die Forderung aufgestellt, dem Anwachsen des kostspieligen Beamtenapparates vorzubeugen 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 hieß es damals schon: „Die Formen des Geschäftsverkehrs der Behörden müssen sich mehr denen des modernen Verkehrs anschließen." Die Analogien zwischen den damaligen Sparsamkeitsgrundsätzen und dem jetzigen 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 den Ministern, das andere Mal der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht worden ist.

Vor allem besteht auch eine sehr fatale Analogie darin, daß hier wie dort die Ersparnisse bei der Armee mit Stillschweigen übergangen worden sind. Wir haben schon am 10. September bei der Besprechung der offiziösen Auslassung über die Finanzreform darauf aufmerksam machen müssen, daß Fürst Bülow in der Maienblüte der Blockherrlichkeit weniger zurückhaltend gewesen ist. Am 25. Februar 1907 hat er im Reichstage seine Reformgedanken auch auf die Ersparnisse in der Armee ausgedehnt. Von solchen Extravaganzen ist jetzt nicht mehr die Rede. Es wäre auch kaum angebracht, in einem Augenblick noch die militärische Sparsamkeit zu predigen, in dem das neue Quinquennat bereits seiner Vollendung entgegenreift und der Flottenverein mit seiner Propaganda für sechs neue Panzerkreuzer und eine beträchtliche Vermehrung des Marinepersonals eingesetzt hat. Und doch ist sich alle Welt darüber klar, daß sich die Politik der Sparsamkeit, so wünschenswert sie an sich ist, in Kleinigkeiten und Belanglosigkeiten verzetteln muß, wenn sie nicht zielbewußt auf die Hauptsache losgeht, auf die Rüstungen zu Lande und zu Wasser.

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

Damit soll nicht gesagt sein, daß nicht auch die Reichsregierung wie die preußische Regierung von sich aus zu einer sparsameren Wirtschaft übergehen könnten. Selbst wenn es sich dabei um eine gewisse Heuchelei handelt, so würde man darin noch eine Konzession an die öffentliche Meinung erblicken müssen. Denn das Volk ist der verschwenderischen Wirtschaft in der Verwaltung müde. Es sieht das Beamtenheer beständig wachsen, es sieht die beständige Steigerung der Beamtengehälter, es begegnet auf allen Wegen luxuriösen Bauten für die Bedürfnisse des Reiches, des Staates, des Hofes; es wird auf Schritt und Tritt beaufsichtigt und gegängelt und weiß nur zu gut, daß es alle diese Aufwendungen aus seiner Tasche bezahlen muß. Da begreift es sich allerdings, daß angesichts der halben Milliarde, die dem Volke als neue Last aufgelegt werden soll, auch die Verwaltung Sparsamkeit zu prästieren sucht.

Nur fragt es sich, ob diese schönen Grundsätze nicht schon demnächst auf der Strecke liegen bleiben. Der Reichskanzler will die Früchte seiner Politik der Sparsamkeit schon im nächsten Etatsentwurf sowohl im Reiche 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 Verwaltungsapparat geschehen, noch mehr aber bei Heer und Flotte.

Eine bulgarische Note an die Mächte.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

β London, 2. Oktober.

Im Auswärtigen Amt ist eine Note der bulgarischen Regierung über die Orientbahnfrage eingetroffen, die sie den Vertretern der Mächte in Sofia hat zugehen lassen. Sie setzt darin ihre Beschwerden gegen die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen auseinander. Dann bespricht sie die vergeblichen Versuche des Kabinetts, die ostrumelischen Verkehrsverhältnisse mit den bulgarischen Interessen in Einklang zu bringen, und zählt die wirtschaftlichen, politischen und militärischen Momente auf, die bei dem letzten Streik die gewaltsame Besetzung 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.

Ueber 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 Umstande Rechnung getragen habe, daß sie die Linien auf bulgarischem Gebiete betreibe und sich stets als von Bulgarien vollkommen unabhängig benommen habe, daß sie ferner niemals den Interessen der Bevölkerung Südbulgariens Rechnung getragen sondern die Entwickelung von Handel und Industrie dadurch unterbunden habe, daß sie den Verkehr nicht nach Burgas, sondern nach Debeagatsch lenkte. Darin lag der Grund, weshalb Südbulgarien im Vergleich zu Nordbulgarien wirtschaftlich im Rückstande blieb. Infolgedessen gingen Bevölkerung und Regierung von Ostrumelien daran, eine andere Konkurrenzlinie zu schaffen, deren Verwirklichung durch die Vereinigung der beiden bulgarischen Länder verhindert wurde. Von dieser Ansicht durchdrungen, ließen die einander folgenden bulgarischen Kabinette nicht ab, nach Mitteln zu suchen, um der **unerträglichen Lage** ein Ende zu machen. In dieser Absicht begann man den Bau der Parallellinie Sarambey—Novazagora, die $12\frac{1}{2}$ Millionen kostete, aber nicht vollendet wurde, da die 1892er Anleihe mit der Länderbank nicht perfekt wurde. Die schwierige Finanzlage Bulgariens benutzend ließ die Gesellschaft durch die Banken, welche 1899 die Anleihe abschlossen, Bulgarien die Verpflichtung auferlegen, die Parallellinie aufzugeben und ähnliche Linien während 25 Jahren nicht zu bauen. Auf diese Weise entstand starke Beeinträchtigung des Ertrages der investierten Kapitalien im Ausmaße von $34\frac{1}{2}$ Millionen für den Bau des Hafens von Burgas und den Parallellinien Jamboli—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 Streiks wurden Lokomotiven und Wasserpumpen von den Streikenden auf gewissen Strecken der Orientlinie beschädigt. Die Schienen sind abgenutzt und die Brücken schwach, was für den Verkehr mit bulgarischen Lokomotiven gefährlich ist. Da die türkische Regierung auf bulgarischem Gebiet nur eine bestimmte Anzahl Lokomotiven und Waggons zuläßt, so ist Bulgarien in dieser Hinsicht ohne jede Sicherung, und eines Tages können diese Linien von **rollendem Material** ganz entblößt sein. Das beweist, daß die nationale Verteidigung in Frage gestellt sein könne. Was die jüngste Uebernahme des Betriebes betrifft, so sah sich die Regierung durch den Streik gezwungen, die Verbindung wiederherzustellen und

Aerztliche Meerfahrt.

Dem Ziele entgegen!*)

Von [Nachdruck verboten.]

J. Kastan.

Von Madeira südwärts und nach Osten zu glitt die „Ozeana" über die spiegelglatte, tiefblaue Wogenfläche hin, ohne kaum merklich zu schwanken. Die Luft ging still, und eine heiße Sonne brütete über unseren Häuptern. Man bekam einen deutlichen Vorgeschmack von afrikanischen Hitzewellen und ihren erschlaffenden Einwirkungen. Und dabei wurde die ausdorrende Gewalt des aus dem Wüsteninneren des schwarzen Kontinentes herüberwehenden backofenheißen Samumwindes doch noch beträchtlich durch die wehenden Lüfte über dem Wasser gemildert! Man nähert sich eben nicht ungestraft dem neunundzwanzigsten Breitengrade. Aber das Bewußtsein, dem Ziele der Reise näher und ganz nahe zu kommen, spannt die herabgestimmten Nerven wieder zu energischeren Betätigungen ihrer Funktionen an. Nicht eben vielen unter den Reisegenossen wird in der Nacht vom 9. auf den 10. September ein kräftigender Schlummer beschieden gewesen sein. Es litt die wenigsten in den dumpfen, brutheißen Kabinen. Man lagerte sich, so gut es gehen wollte, auf den luftigeren Deckpromenaden und erquickte sich im Anschauen des herrlichen Sternenhimmels und seiner in mattem Scheine verglimmenden Farbenpracht.

Nicht nur aller Augen, sondern aller Sinne waren nach jenem Erdstreifen hingerichtet, wo vor fünfhundertundsechzehn Jahren weniger einen Monat — am 11. August 1492 — Columbus gelandet war. Schon in den ersten Morgenstunden des heraufdämmernden 10. September zeigte sich eine sonst um diese Tageszeit ungekannte Lebhaftigkeit unter den Gefährten. Alle lugten sie mit ihren Ferngläsern nach dem sehnlichst erwarteten Ziele. „Willst du nie dich zeigen, lang ersehnter Pik?!" rief unser offizieller Schiffslyriker in komischer Verzweiflung aus. Aber kein Flehen half, die Erdentfernungen lassen sich nun einmal nicht zusammenziehen. Endlich will einer mit seinen beneidenswert scharfsichtigen Augen so etwas wie einen leisen Kontur über dem Horizont erspäht haben. „Der Pik! der Pik!" so geht's von Mund zu Munde. Aber dies Erzeugnis einer voranseilenden Einbildungskraft zerrinnt wieder zu nichts. Es heißt von neuem, sich mit Geduld wappnen. Indessen immer wieder ertönt jener einsilbige, scharfdurchdringende Laut, und nun — es mochte etwa gegen ein halb neun Uhr vormittags gewesen sein — erblickt man wirklich eine feine, feine Linie über dem Horizont, die allmählich ansteigt bis hinan zu einer die Wolkenschicht überragenden Spitze.

Das ist er wirklich, der Pico di Tenerifé. Die Augen leuchten heller im Anschauen dieses grandiosen Kegels, der durch seine vulkanische Tätigkeit so recht eigentlich zum Bildner der Insel geworden. Das unvergleichlich schöne Wort, das der „König Ludewig, dergleichen gibt es wenig" vom Vesuv an die Münchener Arkaden anschreiben ließ: „Steine warfst du einst aus, du Berg, Eroberer, die Gegend," gilt noch in viel höherem Maße von diesem Vulkane, dessen verheerende und neuschaffende Macht seit langer Zeit ruht. Wie ein ungeheuer langgestrecktes, gleichschenkeliges Dreieck stellt sich dem Auge vorerst die Silhouette des Bergmassivs dar. Nach und nach unterscheidet man die eigentlichen Inselformationen, den breiten, dem Pik vorgelagerten, nach dem Meere zu rasch abfallenden Bergrücken. Endlich tritt die Vegetation sichtbar in einzelnen grünleuchtenden Flächen hervor neben zerrissenem, ausgedörrtem Gestein. Vor unseren trunkenen Augen rollt sich, einem ungeheuren Wandelbilde vergleichbar, der unregelmäßig halbmondförmige, ostwärts gerichtete Inselteil ab, in dessen Mitte die untere Hafenstadt von Orotava liegt. Wir sind am Ziel. Die Kanarischen Inseln sind endlich erreicht. Die diesjährige Studienreise steht sozusagen im Zenith ihrer Entwicklung. Und nicht unwahrscheinlich, daß diese ärztlichen Studienreisen überhaupt mit der diesjährigen ihre Sonnenhöhe überschritten haben. Doch dies nur nebenbei.

Die Kanarischen Inseln! Die glücklichen Inseln! So wurden sie seit vielen, vielen Jahrhunderten genannt, denn schon lange, lange vor den Entdeckungsfahrten des großen Genuesers war die Kunde von diesen weitab von der vielbefahrenen Meeresstraße liegenden Inseln unter den Kulturvölkern verbreitet. So gedenkt Boccaccio eines Berichtes über die Inseln aus dem Jahre 1311. Sehr merkwürdig sind indessen einige Mitteilungen von Schriftstellern aus der römischen Kaiserzeit. Ganz in märchenhafter Betrachtung erscheinen sie bei Seneca. Ihm zufolge steht bei den fraglichen Inseln „regungslos das Meer gleich wie die träge Masse der an ihrem Ende abnehmenden Natur. Verwirrt ist das Licht durch tiefe Dämmerung und verschlungen der Tag von Finsternissen. Nicht vorhanden oder unbekannt die Gestirne". Irgendein verschlagener Matrose mag dem leichtgläubigen Römer diesen grotesken Unsinn aufgebunden haben. Da weiß der Naturforscher Plinius ungleich besseren Bescheid. Er kennt von den sieben Inseln des Archipels ihrer vier und benennt sie mit Namen. Die erste der glücklichen Inseln hieße Ombrion, sie zeige keinerlei Spur von menschlichen Wohnungen. Die zweite trage von ihrem Ziegenreichtum den Namen Capraria; die dritte heiße Navaria, die schneeige; vielleicht ist sie der heutige Tenerifé. Die vierte hat den Namen Canaria, die Hundeinsel. Und weshalb? Weil auf ihr eine eigenartige Hunderasse gezüchtet wurde. König Juba habe zwei besonders prachtvolle Exemplare nach Rom gebracht. Und in der Tat trifft man auch jetzt noch eine ganz originelle Hundeart hier auf Tenerifé an, die nach biologischen Feststellungen im Gegensatz zu unserem Haushund nicht vom Wolf, sondern vom Schakal herzuleiten sein dürfte. Plinius berichtet auch des genaueren über die Mannigfaltigkeit der hier vorkommenden Nutzpflanzen; er benennt als solche ausdrücklich Palmen, die im Ueberflusse wachsen, er erwähnt ferner der Papyrusstaude. Wunderlich klingt es, wenn er mitteilt, daß diese Luft viel von den die verpestenden faulenden Walfischen leide, die fort und fort an das Gestade herangeschwemmt würden. Doch nun genug der Berichte aus längst verklungenen Zeiten. Die Gegenwart fordert endlich gebieterisch ihr Recht.

Die Sonne stand schon hoch am Himmel, als die „Ozeana", etwa zwei Kilometer vom Ufer entfernt, Anker warf. Die bereit gehaltene Dampfpinasse wurde rasch ins Meer hinabgelassen, und sehr bald war die Reisegesellschaft truppweise hinübergefördert nach der Hafenstadt, in der ein recht lebhafter Verkehr herrschte. Es war keine leichte Arbeit, hier für etwa viertehalbhundert Gäste Unterkunft zu beschaffen. Nicht alle Reiseteilnehmer waren zufriedengestellt, und man vernahm gar nicht selten recht herbe Aeußerungen über die Wirtschaft in Oratava, namentlich im großen Humboldt-Kurhaus. Und freilich stach sie sehr peinlich von der untadeligen Ordnung auf der „Ozeana" ab. Allein, es muß doch billig in Rechnung gesetzt werden, daß für diese Inselwelt der September an und für sich die ungünstigste Besuchszeit ist. Der Schwarm der Reisenden ist längst zerstoben. Die Erholungsbedürftigen haben schon vor Monaten die überhitzten Inseln gegen nördlicher gelegene Gelände vertauscht. Der eigentliche Hotelbetrieb hat schon seit Mai aufgehört; er mußte daher für diese ärztliche Studienreise völlig improvisiert werden. Kein Wunder also, wenn er manches zu wünschen übrig ließ. Schließlich ging es aber doch noch ganz leidlich. Nur mußte man sich nicht gerade darauf versteifen, justament einen Schoppen — Zeltinger wie bei Haußmann oder bei Trarbach trinken zu wollen. Die

*) Siehe auch die Nummern 446, 459, 478, 487 und 495 des „Berliner Tageblattes".