



Abonnementpreis: Bei 90 Pf. (General-Anzeige 90 Pf., Wohnung-Anzeige 90 Pf.).
Anzeige-Preise: Einzelnummern 2 Pf., dreimonatlich 5 Pf., halbjährlich 9 Pf., jährlich 16 Pf. 50 Pf. (Postgebühren 2 Pf. 50 Pf.)
Werbestellen: Einzelnummern 1 Pf., dreimonatlich 2 Pf., halbjährlich 3 Pf., jährlich 5 Pf. 50 Pf. (Postgebühren 1 Pf. 50 Pf.)
Anzeigen-Preise: Bei 90 Pf. (General-Anzeige 90 Pf., Wohnung-Anzeige 90 Pf.).
Anzeige-Preise: Einzelnummern 2 Pf., dreimonatlich 5 Pf., halbjährlich 9 Pf., jährlich 16 Pf. 50 Pf. (Postgebühren 2 Pf. 50 Pf.)
Werbestellen: Einzelnummern 1 Pf., dreimonatlich 2 Pf., halbjährlich 3 Pf., jährlich 5 Pf. 50 Pf. (Postgebühren 1 Pf. 50 Pf.)
Druck und Verlag: Rudolf Welfe in Berlin.

Berlin-Zeitung

Nr. 303
43. Jahrgang

und Handels-Zeitung

Donnerstag
18. Juni 1914

hierzu die illustrierte Halbwochenschrift
„Der Weltspiegel“ Nr. 49.

Der Deutsche im Auslande.

Beobachtungen auf einer Mittelmeerfahrt.

Von Paul Michaelis. (Nachdruck verboten.)

Es schwer es auch sein mag, die Frage des Deutschen im Auslande nach allen Seiten hin zu unteruchen, so sehr regt es sich doch von selbst, daß der Deutsche bei einer längeren Auslandsreise an den Ausstrahlungen des deutschen Lebens nicht adios vorbeigeht; und wer, wie der Schreiber dieser Zeilen, auf einer Fahrt in das Mittelmeer und durch einen großen Teil seiner wichtigsten Häfen wandt und heute kommt zu lehren versucht, dem drängt sich das deutsche Element überall fast von selbst auf. Selbst wenn man ihn nicht sieht, so findet man den Deutschen fast überall. Es darf ja nicht geglaubt werden, daß die Deutschen im Auslande heute durchweg aufgehört haben, ihre Nationalität zu verteidigen oder gar zu verleugnen; im Gegenteil, sie sind stolz darauf, Deutsche zu sein. Und eben so kann der deutsche Reisende durchweg eines sehr freundlichen Empfanges sicher sein, wenn er in höhere Beziehungen mit den Auslandsdeutschen anknüpfen will. Am Mittelmeer vertritt fast mit in allen größeren Städten das deutsche Element als nationale Einheit entgegen, und man begrüßt den Landsmann mit ungezwungener Herzlichkeit, man macht ebenso wenig aus den ermunterten Gelegenheiten wie aus den morgnlichen Hemmungen und Widerständen, mit denen der Deutsche zu kämpfen hat, ein Hehl.

Quasi fällt der große Anteil des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt in der größeren Häfen des Mittelmeeres auf. Es versteht sich von selbst, daß daraus wieder bestimmte Rückschlüsse auf die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie gezogen werden könnten. Wenn man Wettbewerb der Nationen kann sich nur der Lächerlichkeit behaupten. Gerade der Deutsche im Auslande ist völlig auf seine eigene Kraft gestellt. Von besonderen sympathischen der Bevölkerung des Mittelmeeres dem Deutschen gegenüber kann nirgends die Rede sein. Ja, die Deutschen besichtigen sogar, daß sie teilweise größere Schwierigkeiten als ihre Konkurrenten zu überwinden haben. Man sieht den Deutschen ganz gewöhnlich, aber man hat ihn mehr und mehr gelernt, und heute ist es so weit, daß die wirtschaftliche Kraft des Deutschen überall bewundert, wenn auch vielfach erachtet wird. Jedemfalls, wo auch der Deutsche arbeiten mag, in Italien und Frankreich ebenso wie in Ägypten, er kann mit dem günstigsten Vorurteil rechnen, daß seine Leistungen seinen Wettbewerb zu scheuen haben. Die erfreuliche Folge davon ist, daß sich die großen deutschen Handelshäuser fast in allen Mittelmeerhäfen eine geschätzte und zum Teil häufige Stellung erworben haben. Wo man auch kommen mag, überall dort man von deutschen Firmen, die sich eines ausgezeichneten Rufes erfreuen. Und gerade, wenn man sieht, wie der Deutsche im Auslande im freien Wettbewerb der Kräfte sich an die erste Stelle zu setzen verstanden hat, leitet man doppelt abwärts die das protektionistische System urteilen, ohne das in der Heimat große Parteien nicht auskommen zu können glauben. Dieser Erfolg des Deutschen im Auslande, der sich heute nicht mehr übersehen läßt, würde gewiß nicht, aber doch nicht in einem solchen Maße ohne die faum zu überschätzende Leistungsfähigkeit der deutschen Schifffahrt möglich gewesen. Die großen deutschen Schifffahrtsgesellschaften haben eine dominierende Stellung erlangt. Es soll nicht gesagt werden, daß die Deutschen im Auslande nicht die besten Schiffe sind, die Deutschen wird man selten finden. Aber gerade die großen Dampfer, die gleichzeitig für den Passagierdienst bestimmt sind, zeichnen sich überall durch ihre vorzügliche Verpflegung, durch die peinliche Sauberkeit und durch die Zuverlässigkeit der Führung aus. Die erfreuliche Folge davon ist, daß diese Schiffe nicht nur von Deutschen, sondern auch von Ausländern vielfach den übrigen Linien vorgezogen werden. Man trifft denn auch auf einem solchen Dampfer vielfach den Vertreter aller Nationen, die vermehrt auf diesen Schiffen fährt. Aber auch der Deutsche selbst hat Anteil an dieser Fahrt. Die Zerstörer, die heute fast ausschließlich auf diesen Schiffen fahren, sind in immer stärkerem Maße wird eine längere Zeitsfrist nicht nur zu geschäftlichen Zwecken, sondern auch aus Rücksichten der körperlichen und zeitlichen Erholung, zur Erweiterung des geistigen Horizonts und zum Vergnügen unternehmen. Dadurch aber wird auch immer die Unternehmensgeist und zugleich haben die Deutschen im Auslande das beruhigende Gefühl, von der Welt nicht als das Nationalgeheimnis ganz von selbst unter den Deutschen im Auslande einen erfreulichen Verstärkung. In dem Maße spielt sich bei der Ankunft eines großen deutschen Schiffes das gleiche Bild ab. Es wird von hunderten von Anwohnern freudig begrüßt und die Beziehungen zwischen einheimischen und ausländischen Deutschen sind schnell hergestellt. In erster Reihe unter den Deutschen im Auslande stehen

naturngemäß die Vertreter des deutschen Handels, der deutschen Industrie und Schifffahrt. Aber auch die übrigen Berufsstände des deutschen Volkes sind im Auslande recht zahlreich vertreten. Zumal die gelehrten Berufe stellen zu den Auslandsdeutschen ein sehr starkes Kontingent. Auch den deutschen Kellner darf man als Kulturerelement nicht übersehen. Er ist ein sehr nützliches Mitglied im internationalen Organismus. Durch seinen Fleiß, seine sprachliche Gewandtheit und nicht zuletzt durch sein bescheidenes Wesen beobachtet er für den deutschen Namen sehr viel. Ueberhaupt sind die guten ausländischen Hotels vielfach in deutschen Händen oder werden doch von Deutschen geleitet. Besonders in Kairo ist der Deutsche auf diesem Gebiet unentbehrlich. Und man kann sich nicht besser aufgehoben fühlen als unter dem deutschen Direktor eines internationalen Hotels. Neben diesen erfreulichen Elementen gibt es allerdings auch einzelne Deutsche im Auslande, denen zu begreifen weniger angenehm ist. So mancher deutschen Mutter Sohn ist draußen verkommen und bettelt sich nun in den großen Häfen durch, in erster Reihe die eigenen Landsleute belästigt und brandschändend. Etwas anderes ist es mit dem deutschen Handwerksburschen, den man gleichfalls ziemlich häufig antrifft. Selbst in Ägypten, noch über Kairo hinaus, findet man ihn gelegentlich. Er soll bis nach Indien hinauf wandern. Diese Handwerker mögen im ersten Augenblick von gewöhnlichen Landstreikern kaum zu unterscheiden sein; aber so unerschrocken bisweilen die Begegnung mit ihnen sein mag, und so wenig man an ihnen etwas von der Bosheit der Landstraße spüren mag, so handeln es sich doch fast durchweg um gutmütige Burschen, die von ihrem unüberwindlichen Wandertrieb in die Ferne gelockt worden sind. Und man muß schließlich an ihnen die Energie besonders, mit der sie sich beständig mühselig durchzusetzen und den so völlig veränderten Umständen anzupassen wissen. Im ganzen muß man sagen, daß trotz solcher Begleitererscheinungen der Deutsche im Auslande einen hohen Rang beanspruchen darf, sowohl was Fleiß und Leistungsfähigkeit, als was wirtschaftliche Erfolge anbelangt. Das deutsche Volk kann mit seinen Kulturpionieren zufrieden sein.

Daß die Deutschen im Auslande im allgemeinen weniger zufrieden sind, braucht kaum erwähnt zu werden. Es liegt nicht in der deutschen Art, Unbequemlichkeiten und Widerstände schweigend hinzunehmen. Es wird sehr viel geklagt von den Deutschen im Auslande, und was das Herz voll ist, des geht der Mund besonders dem Deutschen aus der Heimat gegenüber über. In erster Reihe ist es gewöhnlich der deutsche Konsul, an dem man allerlei auszufragen findet, in zweiter Reihe die Regierung in Berlin. Was man von den Fremden zu erwarten hat, das weiß man ungefähr, und darüber verliert man keine Worte. Mit solchen Schwierigkeiten rechnet jeder, der im Auslande sich einen Platz zu erkämpfen sucht. Aber von der deutschen Regierung und von ihren ausländischen Vertretern erwartet man wohl im allgemeinen stärkere Unterstützung, als sie geboten wird, mitunter vielleicht auch geboten werden kann. Es ist für den klüchtigen Besucher schwer, hierbei immer zwischen berechtigten und unberechtigten Klagen zu unterscheiden. Die deutschen Klagen behaupten gewöhnlich, daß sie mit allen möglichen Dingen überhäuft werden, bei denen sie nichts helfen können. Die Auslandsdeutschen wieder suchen nachzuweisen, daß ihre Interessen von der deutschen Regierung nicht genügend gewürdigt oder doch nicht mit dem nötigen Nachdruck vertreten werden. Auch wird vielfach behauptet, daß sich die fremden Regierungen, selbst der uns politisch befreundeten Staaten, gegen die deutschen Reklamationen nicht viel machen. Das wird dann wieder darauf zurückgeführt, daß die Berliner Regierung selbst mit ihren berechtigten Beschwerden im Auslande nicht genügend respiziert werde. Besonders in Kairo hörte ich mehrfach, daß Lord Kitchener, der eigentliche Herrscher im alten Varnaanlande, über die deutschen Ansprüche sich mit großer Gleichmütigkeit verhalte. Von anderer Seite wurde mir freilich wieder berichtet, daß gerade in Ägypten die Engländer am ersten noch neben sich den Deutschen, den sie allerdings auf so manchen hervorragenden Posten auch nicht entbehren können, gelten lassen. Das Misstrauen gegen die deutsche Diplomatie ist jedoch unter den Auslandsdeutschen sehr verbreitet. Man vermisst an der deutschen Außenpolitik die Konsequenz, und man fühlt sich deshalb vielfach bei Entschlüssen von größerer Tragweite gekränkt, weil man nicht weiß, ob die maßgebenden Kreise in Berlin auch bei der Sprache bleiben werden.

Es kommt hinzu, daß auch das heimische Kapital den Bedürfnissen der Auslandsdeutschen, wie sie meistens selbst behaupten, nicht genügend Rechnung trägt. Man wird gerecht sein und zugeben müssen, daß das deutsche Kapital, das für den Heimat sehr erhebliche Anforderungen gestellt werden, nicht allein bisweilen recht erheblichen Wünschen der Deutschen im Auslande genügen kann. Dazu hat sich das weltwirtschaftliche Gebiet, über das Deutschland seine Fäden gezogen hat, allzu sehr ausgedehnt. Wer sich nicht genügend sehr will, bereits ermunterten Werte wieder preiszugeben, der wird auch für den deutschen Exportvorteil einen bestimmten Betrag zahlen müssen. Es nicht trotzdem das deutsche Kapital etwas mehr Initiative auf dem Gebiet unserer ausländischen Interessen zeigen könnte, ist eine Frage für sich.

Ueberblickt man das Bild des ausländischen Deutschlands in einem größeren Zusammenhange, dann kehrt man einen sehr erfreulichen Ruffzug, der noch dadurch besonders bemerkenswert erscheint, daß er nur zum kleinsten Teil der Förderung von außen und oben, zum allergrößten Teil der deutschen Tüchtigkeit und Tatkraft zu verdanken ist.

Botshafter Graf Bernkorf in Lebensgefahr.

Das Automobil des Botshaftern von einem Polizeibeamten beschossen.

Durch einen Zwischenfall bei einer Automobilfahrt, der noch sehr der Aufklärung bedarf, ist gestern der deutsche Botshafter in Washington, Graf Bernkorf, in Gefahr gekommen, erschossen zu werden. Unser New-Yorker Korrespondent telegraphiert:

New-York, 17. Juni.
Der deutsche Botshafter Graf Bernkorf ist heute knapp dem Tode entgangen, da ein Polizeibeamter auf das Automobil feuerte, in dem sich der Botshafter zu der Semestereinführungsfeierlichkeit an der Universität nach Illinois begab. Der Schuß ging fehl und traf nur den Reifen des Automobils. Graf Bernkorf war auf dem Wege vom Bahnhof zur Universität. Der Botshafter wurde bei dem Vorfall formell um Entschuldigung. Er erklärte das Vorgehen des Polizisten damit, daß dieser die Insassen des Automobils nicht erkannte.
Nach einer weiteren Meldung aus Champanaign hatte der Polizeibeamte das Automobil, das von der Eisenbahnstation kam, angehalten und hielt. Da der Beamte jedoch nicht in Uniform war, wurde der Befehl unbeachtet gelassen. Daraufhin feuerte der Beamte, wie es heißt, nur einen Schuß ab. In Begleitung des Botshaftern befand sich der Vizepräsident der Universität Illinois.

Zusammenstoß des Lloyd dampfers „Kaiser Wilhelm II.“ mit einem englischen Frachtdampfer.

Bei dichtem Nebel im Kanal. — Beide Schiffe beschädigt.

(Telegramme unseres Korrespondenten.)

L. London, 17. Juni.
Aus Harford Fort, Spithhead, kommt heute die Meldung, daß der Bremer Lloyd dampfer „Kaiser Wilhelm II.“, der heute von Southampton nach New-York abfährt, sich nach Southampton zurückkehrte, weil er in dichtem Nebel mit dem englischen Frachtdampfer „Inconore“ zusammengefahren ist. Das Liverpooler Frachtdampfer, das nach Southampton unterwegs war, ist gleichfalls dort angekommen. Seine Schiffspitze ist stark beschädigt, aber nur über Wasser.

L. London, 17. Juni, 8 Uhr 30 Minuten abends.
Wie die Agenten des Norddeutschen Lloyd in Southampton mitteilen, ist der Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ offenbar unter Wasser beschädigt. Gleichwohl konnte das Schiff unter eigenem Dampf nach Southampton zurückfahren. Die Passagiere werden mit dem „Imperator“ nach New-York reisen. Das Frachtdampfer „Inconore“ gehört der Royal-Navies Steamship Company in Liverpool. Es ist 1898 gebaut und hat 3000 Tonnen Raum. Die „Inconore“ kam von Rumänien (Strala) durch das Mittelmeer und die Westküste Europas entlang nach Antwerpen. Ein Sapaodampfer, dessen Name nicht festzustellen ist, weil das Bureau geschlossen, soll gleichfalls leicht beschädigt sein durch eine unglückliche Kollision bei Comae. Bei der Insel Wight zeigt sich dieser Nebel über dem Kanal. Auch der englische Torpedobootszerstörer „Kultur“ ist bei Scheerneck in der Dampferhandlung mit einem Schlepper kollidiert. Er erhielt ein großes Loch im Rumpfen. Die Mannschaft befand sich an Deck und ist gerettet.

Bremen, 17. Juni.
Der auf der Ausreise nach New-York befindliche Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ ist im Kermelfanal mit dem englischen Dampfer „Inconore“ zusammengefahren. Es wird zur Vermeidung der erforderlichen Untersuchungen nach Southampton in's Dock gehen. Die Passagiere werden mit einem anderen Dampfer nach New-York befördert werden. Nach einer drahtlosen Nachricht des Dampfers „Kaiser Wilhelm II.“ sind alle an Bord befindlichen Passagiere und Mannschaften wohlbehalten.

* Der Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ ist im Jahre 1902 für den Norddeutschen Lloyd auf der Stettiner Zulieferwerk erbaut. Er besitzt eine Wasserverdrängung von 19 300 Tonnen und eine mittlere Geschwindigkeit von 23 1/2 Knoten in der Stunde.

* Der russische Charakter Beharabinski hat der Jar gestern in Ardistan in einer Ansprache betont, die gerade jetzt nach seinem rumanianischen Besuch von Interesse ist. Er wollte in Ardistan zur Enthüllung des Denkmals für den Zaren Alexander I. Dort sagte er in seiner Antwort auf die Bevoillkommungsansprache des