61. Jahrgang No. 207

Berliner Volks-Zeitung

Morgen-Ausgabe
Dienstag, 6. Mai 1913

mit Täglichem Unterhaltungs-Blatt
Illustrierter Familien-Zeitung und
farbig illustriertem Witzblatt ULK

Erscheint täglich zweimal, Sonntags nur morgens, Montags nur abends. Abonnementspreis in Gross-Berlin und vielen Orten der Provinzen Brandenburg, Sachsen u. Herzogt. Anhalt 20 Pf. wöchentl. bzw. 85 Pf. monatl. frei ins Haus, vierteljährl. M. 2.55. Abonnementspreis für auswärts bei Bezug durch die Post: monatlich 90 Pf. und vierteljährl. M. 2.70. — Insertionspreis für die Zeile 50 Pf., Stellenangebote und Gesuche 40 Pf. Kleine Anzeigen: das Wort 8 Pf., jedes fettgedruckte Wort kostet 15 Pf. — Redaktion und Haupt-Expedition: SW, Jerusalemer Strasse 46-49. Tel.: Amt Zentrum, Nr. 10131–10142.
Chefredakteur: Karl Vollrath, Berlin SW.

Filialen: Prinzenstr. 41, Wiener Str. 1-6, Frankfurter Allee 61-62, Grosse Frankfurter Str. 31, Prenzlauer Allee 54, Schiffbauerdamm 4, Schulzendorfer Str. 27, Badstr. 55, Königstr. 56-57, Rosenthaler Str. 48, Rathenower Str. 3, Potsdamer Strasse 33, Leipziger Str. 103, Blücherstr. 69; Charlottenburg: Tauentzienstr. 2, Kantstr. 34, Scharrenstr. 39; Friedenau: Rheinstr. 39; Halensee-Grunewald: Henriettenplatz; Lichtenberg: Frankfurter Chaussee 130; Lichterfelde-W.: Carlstr. 1-2; Neukölln: Berliner Strasse 41; Pankow: Bornholmer Strasse 1; Schöneberg: Hauptstrasse 23-24, Martin-Luther-Strasse 9; Steglitz: Albrechtstrasse 130; Tegel: Berliner Strasse 90, Tempelhof: Berliner Strasse 104a; Wilmersdorf: Uhlandstrasse 98-99; Brandenburg: Steinstrasse 1; Frankfurt a. O.: Regierungsstrasse 5; Potsdam: Brandenburger Str. 23; Spandau: Breite Str. 47.
Druck und Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW.

Kurze Chronik.

• Die Botschaftervereinigung in London trat gestern um 3½ Uhr zusammen und vertagte sich nach zweistündiger Beratung auf Donnerstag.

Auf der Vulkanwerft in Hamburg lief gestern das neue Linienschiff „Großer Kurfürst" vom Stapel; Prinz Oskar von Preußen vollzog die Taufe.

Das bayerische Prinzregentenpaar hat sich gestern nachmittag von Stuttgart nach Karlsruhe zum Besuche am badischen Hofe begeben.

Die Kolonne Mangin verlor bei dem Kampf gegen die Eingeborenen in Marokko am 28. April 15 Tote und 25 Verwundete.

• Näheres im Text des Blattes.

Der geheime Landtag.

Aus **Mecklenburg** wird uns geschrieben:

Der zum 6. Mai von beiden Großherzögen nach Schwerin einberufene außerordentliche Landtag wird nachmittags 2 Uhr im Goldenen Saale des Schlosses eröffnet. Für die Verhandlungen ist der Konzertsaal mit den Nebenräumen des Hoftheaters bestimmt. Die Verlesung der Thronrede geschieht durch den Großherzog.

Auffällig ist, daß auch für die Ritter der schwarze Frack vorgeschrieben ist, sie sich also vor dem Throne nicht in ihrer sonst üblichen Ausstattung — roter Frack mit goldenen Knöpfen, Chapeau und Degen — einfinden.

Für die Verfassungsverhandlungen sind drei Tage vorgesehen. In bezug auf die von den fünfzig Bürgermeistern gebildete „Landschaft" ist die Regierung guten Mutes, nachdem sie mit einer ganzen Reihe gesondert verhandelt hat. Somit darf das Volk nicht mehr auf sie rechnen, zum erstenmal nicht. Dagegen macht der Regierung die Ritterschaft nicht geringe Sorge, weil die Ritter für die allgemeine Wohlfahrt keines ihrer vielen Vorrechte aufgeben wollen. Ihr Vormann, der Erblandmarschall v. Lützow-Eickhoff hat bereits in einer von der „Berliner Volks-Zeitung" erwähnten Zuschrift an ein Blatt durchblicken lassen, daß er für eine „zeitgemäße" Verfassung nicht zu haben sei. Bei seinem großen Einfluß in der feudalen Ritterschaft wird seine ablehnende Haltung maßgebend sein.

Ueber die Verfassungsverhandlungen wird man im Grunde genommen nur auf indirekte Mitteilungen angewiesen sein. Das erklärt sich aus dem Umstande, daß die Oeffentlichkeit ausgeschlossen ist, also auch Vertreter der Presse nicht zugelassen werden! In Mecklenburg ist alles möglich.

Das Attentat auf den Großherzog von Baden.

Ein Telegramm aus Karlsruhe meldet: Amtlich wird jetzt erklärt, daß es sich bei dem Tapezierer Jung, der gestern in Mannheim auf das Trittbrett des Wagens des Großherzogs sprang, um einen geistig minderwertigen Menschen handelt. Darauf deutet auch der Umstand hin, daß Jung im Oktober vorigen Jahres vom Mannheimer Bezirksamt auf seinen Geisteszustand untersucht wurde. Vor dem Vorfall hatte der Mann zehn Glas Bier getrunken. Danach dürfte auch seiner Behauptung, daß er auf den Vorgang bezügliche Briefe aus Berlin erhalten habe, keine große Bedeutung beizumessen sein. Jedenfalls ergab die Untersuchung der Jungschen Wohnung keinerlei Anhaltspunkte für die Richtigkeit dieser Behauptung.

Die Unruhen auf Haiti.

Mit Rücksicht auf die Unruhen, die, wie im gestrigen Abendblatt bereits berichtet wurde, in Port-au-Prince auf Haiti ausgebrochen sind, hat der Kreuzer „Bremen" Befehl erhalten, sich dorthin zu begeben.

(Telegraphischer Bericht.)

Port-au-Prince, 5. Mai.

Präsident Oreste hat unverzüglich energische Maßnahmen ergriffen, um Unruhen zu unterdrücken. Er erklärte, daß er die Ruhe mit allem Nachdruck aufrecht erhalten werde. Der Gouverneur der Stadt, der während der Präsidentenwahl das Parlamentsgebäude angegriffen hatte, aber zurückgeschlagen worden war, hat die Flucht ergriffen.

Die Suffragetten vor Gericht.

(Telegraphischer Bericht.)

London, 5. Mai.

Vor dem Polizeigericht fand heute die Verhandlung gegen die der Verschwörung angeklagten Suffragetten und zwei Helfershelfer männlichen Geschlechts statt. Der Staatsanwalt machte neue erstaunliche Enthüllungen; er erklärte, die Polizei habe in der Wohnung des einen Angeklagten den Brief eines gewissen Buckner aus Hamburg gefunden, der die Skizzierung eines Planes zu enthalten scheine, in den Theatern, Variétés und Konzerthallen Sprengpulver auszustreuen. Ein zweiter Brief beziehe sich auf einen Anschlag gegen eine Schiffswerft, wobei ein Schaden von 20 000 Pfund angerichtet werden sollte. Zur Ausführung dieses Verbrechens sollten Männer verwendet werden. Der Staatsanwalt teilte mit, daß die öffentliche Anklagebehörde Erwägungen über die rechtliche Stellung der Personen anstelle, die Beiträge zum Suffragettenfonds gestiftet hätten und deren Schecks mit Beschlag belegt seien. Vier minderjährige Angeklagte wurden gegen Bürgschaft freigelassen.

Die Elektrisierung der Stadtbahn angenommen.

Oberbürgermeister Wermuth über die „Bevorzugung" Berlins.

Das Herrenhaus hat gestern mit der einstimmigen Annahme der Vorlage zur Elektrifizierung der Berliner Stadt- und Ringbahn seine Tätigkeit in dieser Legislaturperiode des preußischen Landtages einigermaßen harmonisch abgeschlossen, wenn auch der „Haß der Städte" oder vielmehr die Abneigung gegen Berlin seitens des Junkertums in dem von verschiedenen Seiten stark unterstrichenen Wunsche nach der zum Ueberflusse schon geplanten Tariferhöhung zum Ausdruck kam. Diesen kleinen Geistern antwortete Oberbürgermeister Wermuth in einer ausgezeichneten Rede. Er hob die von uns bei jeder Gelegenheit erwähnte Tatsache hervor, daß Berlin allein — Herr Wermuth rechnete den Herren vor, daß Groß-Berlin jetzt zum Staatssteuersoll ein volles Viertel an direkten Steuern beitrage — ein Anrecht auf entsprechende Gegenleistungen des Staates habe, und daß diese Gegenleistungen durchaus nicht der Stadt Berlin allein, sondern der Gesamtheit des Staates wieder zugute kommen. Der Oberbürgermeister entwarf ein anschauliches Bild von den ungeheuren wirtschaftlichen Werten, die Groß-Berlin produziert; er berechnete die Summe, die in Berlin während der Umwandelungsperiode der Stadt- und Ringbahn für neue Verkehrseinrichtungen und Erweiterungen ausgegeben werde, allein auf etwa 300 Millionen Mark. Mit leiser Ironie zog Herr Wermuth aus diesen Darlegungen die Schlußfolgerung, daß der Staat gar nichts anderes tun dürfe, als sein eigenes Verkehrsinstitut selbst auf der Höhe zu halten. Die neue Vorlage passe sich lediglich dem Verkehrsbedürfnis als Faktor an, sie sei ein Teil vom Ganzen.

Eine Rede wie diese hat man seit langer Zeit nicht im Herrenhause vernommen; es war ein moderner Geist, der aus ihr sprach. Und es geschah offenbar unter dem Eindrucke dieser großzügigen Darlegungen, daß das Haus nach einigen kurzen Bemerkungen des Verkehrsministers über die Tariffrage und die Sicherstellung des staatlichen Kraftwerkes gegen etwaige Sabotagegelüste der Vorlage mit den dazu gestellten Resolutionen des Abgeordnetenhauses einstimmig zustimmte. Wermuths Rede gestaltete diese letzte Sitzung des Herrenhauses zu einem „großen Tage".

Hier der Sitzungsbericht:

36. Sitzung vom 6. Mai.

Am Ministertisch: v. Breitenbach.

Berichterstatter **v. Heydebreck:** Wir sind uns klar darüber, daß es sich hier nicht nur um 25 Millionen handelt, sondern um einen folgenschweren Schritt; die Bedürfnisfrage steht fest, die Stadt Berlin zu den Kosten heranzuziehen, geht nicht an, weil man sie sonst auch bei der Verwaltung berücksichtigen müßte. Die Tariferhöhung wird so bemessen sein, daß sie nicht nur die Neuanlage verzinst, sondern auch einen Teil der alten Kosten. Die Kommission empfiehlt, der Vorlage unverändert zuzustimmen, ebenso auch den Resolutionen des Abgeordnetenhauses, welche bei Forderung neuer Mittel eine Denkschrift verlangt und anderes mehr.

Eisenbahnminister **v. Breitenbach:**

Die Verhältnisse auf den Berliner Bahnen sind unzulänglich. An Sonntagen steigt der Betrieb auf das Sieben- und Achtfache. Wir können die Verantwortung für den stetig wachsenden Verkehr nicht mehr übernehmen. Die schnellsten Dampflokomotiven gestatten nur höchstens 20 Züge in der Stunde zu fahren. Der elektrische Betrieb leistet das Doppelte. Wir haben uns für den Wechselstrom entschieden, der sich auf Versuchsstrecken bewährt hat. Die Heeresverwaltung ist mit der Vorlage einverstanden. Störungen des Telegraphenbetriebes sollen vermieden werden. Das alte Anlagekapital ganz zu verzinsen, wird kaum möglich sein; indessen wird diese Wirkung zum Teil durch die Errichtung staatseigener Kraftwerke erreicht werden. Wenn auch die 25 Millionen erst zur Vorbereitung bewilligt sind, so bedeutet der Beschluß des Abgeordnetenhauses doch tatsächlich

die Einführung des elektrischen Betriebes.

Da es sich um betriebstechnische Fragen handelt, so beansprucht die Eisenbahnverwaltung Vertrauen. In allen Weltstädten hat man bereits den elektrischen Betrieb eingeführt.

Graf **v. Behr-Behrenhoff:** Ich bedauere nur, daß die Regierung nicht schon früher an die Frage herangetreten ist. Der Fehler war, daß man so exorbitant billige Tarife eingeführt hat. Ich möchte eine ausdrückliche Erklärung vom Minister haben, daß eine Tariferhöhung auch wirklich vorgenommen wird, und daß der Strom in staatseigenen Werken hergestellt werden soll. Die militärischen Bedenken hat ja die Heeresverwaltung selbst beseitigt. Befürchtungen gegen Sabotage im Falle eines Ausstandes in Berlin sind zwar zu hegen, aber die Bevölkerung würde sich ja dann selbst die Lebensmittelzufuhr abschneiden. Ich sehe deshalb nicht so pessimistisch, und bitte Sie, die Vorlage anzunehmen. (Beifall.)

Oberbürgermeister Wermuth-Berlin:

Alle Argumente und das innere Widerstreben gegen die Vorlage haben zum inneren Kern die Frage: wird die Stadt Berlin, werden etwa die Gemeinden Groß-Berlins durch die Elektrisierung der Stadt- und Ringbahn bevorzugt? Wenn sonst die Interessen bestimmter Landesteile hier vertreten werden, so geschieht das sehr häufig unter dem Leitmotiv, daß gerade dieser Landesteil von der Gesetzgebung schlecht behandelt werde. Dabei wird nicht selten dieses Gefühl der Verletztheit und Zurücksetzung damit kulminiert, daß man

mit dem Finger auf Berlin weist,

das viel zu viel erhalte. Da darf man sich doch einmal die Gegenfrage gestatten: wieviel trägt denn aber Berlin zu den Staatslasten bei? Im Jahre 1912 betrug das Staatseinkommensteuersoll für den gesamten Staat 329,5 Millionen Mark, davon entfielen auf die Stadt Berlin 44,1 Millionen, das sind 13,4 Prozent, auf Groß-Berlin aber entfielen 81,4 Millionen Mark, das sind 24,7 Prozent oder bei Mitberechnung der Zuschläge noch etwas mehr. **Also Groß-Berlin trägt zu dem Staatseinkommensteuersoll ein volles Viertel bei.** Wie stark die Beteiligung des Verkehrs und der Fernwirkungen Berlins an den Staatseisenbahneinnahmen, also dem Rückhalt unseres Staatshaushalts ist, ist Ihnen ja in der Vorlage und mehreren Darlegungen des Ministers anschaulich dargestellt worden. Diese Wirkung des Berliner Verkehrs ist ja auch ganz natürlich, wenn man die Stellung Berlins in der Gewerbetätigkeit der Monarchie betrachtet.

Nach der etwas veralteten Betriebszählung von 1907 hatte der gesamte preußische Staat 8 386 821 in Gewerben beschäftigte Personen; Berlin mit einigen Vororten, die bei weitem nicht den Rayon des jetzigen Groß-Berlin ausmachen, 1 148 271, also etwa 1/7. Rechnet man die Umgestaltung der Verhältnisse in den letzten Jahren und rechnet man den ganzen Bereich Groß-Berlin, wird man gewiß auf 1/6 kommen. Jedenfalls gibt die Gewerbesteuerstatistik Berlin eine noch bessere Stellung, denn von der gesamten Veranlagung entfallen für den gesamten Staat 45,6 Millionen, davon auf Berlin ohne Vororte 10,2 Millionen; das sind 22,3 Prozent, also wieder nahezu ¼ der Gesamtsteuer. Ich bitte, aus diesen Angaben nicht entnehmen zu wollen, daß ich nunmehr der Mitwirkung Berlins beim Aufbringen der Einnahmen die Leistungen des Staates für Berlin gegenüberstellen wollte, die Berlin im Ausgabenetat zugute kommen. Es könnte sich vielleicht dann ergeben, daß sich auch Berlin in den großen Chor derjenigen stellen könnte, die sich als nicht genügend berücksichtigt ansehen. Ich könnte auch, wenn ich für die engere Gemeinde, die ich vertrete, sprechen wollte, darlegen, daß diese an den Verkehrsverbesserungen ein verhältnismäßig geringes Interesse hat, weil ihr dadurch fort und fort sehr gute Steuerzahler entzogen werden. Aber ich glaube, Sinn genug für den distributiven Charakter des Staates und dafür zu haben, daß alles, was einem Staatsgliede zugewendet wird, schließlich allen anderen Staatsgliedern zugute kommt.

Von diesem Gesichtspunkt aus erkennt Berlin dankbar an, was jetzt geschehen soll. Aber das wird man doch feststellen dürfen, daß es sich hier nicht um eine Aufgabe handelt, welche der Staat den Groß-Berliner Gemeinden abnimmt. Insofern ist die Frage nach der Bevorzugung Berlins eigentlich unrichtig gestellt. Sie müßte so lauten: muß die Fortentwickelung des staatlichen Verkehrsinstituts verlangsamt oder zurückgestellt werden, weil diese Entwickelung in erster Linie

den Groß-Berliner Verkehrsverhältnissen zugute kommt?

Denn der Staat könnte sich der sehr wichtigen Stadt- und Ringbahnen jetzt gar nicht mehr entschlagen, auch dann nicht, wenn sie nicht ohnehin mit ihrem gewaltigen Fern- und Weltbetriebe in untrennbaren Zusammenhang stände. Es kann auch nicht ein kommunales Organ dem Staate zur Seite gesetzt werden, das ihm aus finanziellen Rücksichten zum Schaden für die Sicherheit des Betriebes fort und fort dreinredet. Es bleibt ihm also tatsächlich nichts anderes übrig, als sein eigenes Institut selbst auf der Höhe zu halten. Diese Aufgabenteilung findet sich zwischen staatlicher, kommunaler und privater Unternehmungslust in der ganzen Monarchie, natürlich nach den Verhältnissen abgestuft, und sie ist überaus notwendig. Sie ist aber doppelt notwendig für Groß-Berlin, wo vier Millionen Menschen auf einem Raume zusammengedrängt sind, in der Stadt, die jährlich zwei Millionen Fremde beherbergt, am Sitze der Staats- und Reichszentralleitung, in der Residenz, von der und nach der unausgesetzt die lebhafteste Wechselbeziehung zu allen Teilen des Landes sich geltend macht. Denn das Verkehrsbedürfnis steigt mit dem Quadrat der Menschenfläche, und ich bezweifle, ob es richtig ist, daß es sich bei der Menschenmenge Groß-Berlins

überhaupt noch um einen Lokalverkehr

handeln kann. An der Arbeitsteilung zwischen staatlicher, kommunaler und privater Unternehmungslust ist Berlin in recht reichlichem Maße beteiligt. Berlin steht da in keiner Weise zurück. Gerade jetzt ist eine sehr lebhafte Bewegung im Gange, um die Verkehrsverhältnisse Berlins im allgemeinen zu verbessern, namentlich auch das Schnellbahnsystem auszubauen. In Arbeit ist bereits eine Bahn, die von Norden nach Süden führt, und in Erwägung ist eine zweite, die von Nordwesten nach Südosten das Gebiet der Stadtbahn durchqueren soll. Rechne ich dazu alles, was geschehen soll zur Erweiterung des städtischen Straßenbahnnetzes, für Tunnelprojekte, für große Hafenbauten, für Ufer- und Ladestraßenarbeiten, für Streckenanlagen und Brückenanlagen, so kann man sagen, daß in der Periode, in der die Elektrisierung der Stadtbahn vorbereitet und ausgeführt wird

städtischerseits ein Betrag von etwa 300 Millionen Mark

für Verkehrsanlagen ausgegeben wird. Und zwar in Berlin allein. Berechnen sie die entsprechenden Ausgaben von Groß-Berlin, so müssen Sie sich zu einem erheblichen Zuschlag entschließen, vielleicht sogar einen Multiplikator anwenden. Daneben ist der geschäftliche Unternehmungsgeist aufs stärkste angespannt. Er verspricht