

werden die Spaltenpreis der deren Raum mit 20 Pf., solche aus Platz mit 15 Pf. berechnet und in der Expedition, von untern Annoncenstellen und allen Annoncen-Expeditoren angenommen. Reflektanten die Seite 60 Pf. Erheimen wöchentlich 10 Pf.; Sonntags und Montags einmal, sonst zweimal täglich. Der Abdruck unserer Original-Artikel ist nicht gestattet.

Saale-Zeitung.

Viernunddreißigster Jahrgang.

9r. 106.

Saale a. d. Saale, Sonntag, den 4. März

1900.

Die Ermäßigung der Personentaxe auf den preussischen Eisenbahnen.

Herrn v. Thielen, dem preussischen Eisenbahnminister, ist großes Heil widerfahren. Er, der für die Agrarier sonst im preussischen Staatsministerium, das Werk des genialen Finanzministers Dr. v. Miquel. Dieser hatte nämlich die vieldeutige Antwort, die Herr von Thielen unter dem Jubel der obersten Behörden über die Personentaxe, ohne zu wissen, von wem heruntergekommen ist. Was dem nun aber auch ist, der Mann aus dem Kabinettmädchen blieb hinter den Gassen, und so durfte Herr v. Thielen den agrarischen Beifall auf offener Scene empfangen. Und das kam so.

Das preussische Abgeordnetenhaus beschäftigte sich wieder einmal mit den Personentaxen auf den preussischen Eisenbahnen, und da erklärte Herr v. Thielen unter dem freudigen Jubel der Agrarier und Bauern, daß er wohl eine „Reform“ der Personentaxe geneigt sei, daß die „Reform“ aber nur auf Vereinfachung der Personentaxe, nicht aber auf eine Verbilligung derselben erstreben dürfe. Nach der früheren Stellungnahme des durch die Reichstagsverhandlungen und mit seinem Herrn und Meister, dem Finanzminister v. Miquel, an einem Strange gehenden Herrn v. Thielen war allerdings eine andere Erklärung gar nicht zu erwarten; aber interessant war sie doch, da man aus der Rede des Herrn v. Thielen am Donnerstag die Befehle entnehmen konnte, daß er seit dem 15. Februar d. J., wo die Frage der Personentaxe im Reichstage zum letzten Male zur Sprache gekommen ist, über einen Punkt, den er damals in erster Linie als Hindernisgrund für die geforderte Verbilligung der Personentaxe im Treffen führte, ganz andere Meinung geworden ist. Diese Aenderung seiner Ansicht ist bei Herrn v. Thielen etwas recht plötzlic, vor dem gegangenen, aber trotzdem ist sie eine recht gründliche gewesen, denn er wagte diese freudigen Worte in der jetzt feststehenden Rede noch nicht einmal zu erwähnen, geschweige denn als Hauptgrund zur Begründung der Verbilligung zu verwenden. Von dem freisinnigen Abgeordneten Dr. jur. Wiemer war beim Abgeordnetenhaus der Antrag eingebracht worden, nicht bloß eine Vereinfachung des Tarifwesens, sondern auch eine Ermäßigung der Tarife — unter Ausschluss von Erhöhungen bestehender Fahrpreise — eintreten zu lassen. Er ist selbstverständlich von dem ultrarationalen preussischen Abgeordnetenhaus abgelehnt worden. Aus der friblen Ablehnung, die Herr v. Thielen diesem Antrage gleich von Anfang an zu Theil werden ließ, erfuhr man, daß der Schwanz einer Tarifreform für den Leiter der preussischen Eisenbahnverwaltung nach wie vor nicht in einer Verbilligung, sondern in einer Vereinfachung der Tarife liegt. Nun mag eine Reform nach dieser Richtung gewiß ebenfalls dringend not-

wendig erscheinen. Die vom Minister angeführte Thatsache, daß nur nicht weniger als 47,000 veränderte Fahrkarten haben, von denen allein auf den Berliner Hauptbahnhof Friedrichstraße 17,000, auf den Sietiner und Potsdamer je 16,000 entfallen, spricht zur Genüge für die Notwendigkeit einer Vereinfachung der Fahrkarten. Die Gründe, die Herr v. Thielen aber gegen eine Verbilligung der Personentaxe anführte, waren nicht weniger als stichhaltig. Er benützte sich vergeblich, den Vorbehalt zu entkräften, daß nur stichtliche Rücksichten und der allzu große Einfluß, den der preussische Finanzminister auf unsere Verkehrs- politik ausübt, einer Ermäßigung der Fahrpreise entgegenstehen.

Herr v. Thielen bekaufte allerdings auch jetzt wieder mit einer Ausfänger, die einer besseren Sache weit geben wäre, daß unsere Tarife „recht billig“ seien; wobei bemerkt er es aber flüchtig, auf irgend welche Vergleiche mit den Tarifen auswärtiger Staaten näher einzugehen, da er sich wohl in der Zwischenzeit überzeugt haben dürfte, daß keine im Reichstage am 15. Februar d. J. angeführte Behauptung, daß die Tarife in Deutschland verhältnismäßig billiger sind als in den anderen Ländern, viel billiger als in Amerika, Frankreich, England usw., vollkommen unzutreffend ist. Damit wird aber auch die Behauptung, daß unsere Tarife „recht billig“ sind, durchaus unbillig. Zum Beweise aber, daß unsere Tarife nicht „recht billig“, sondern unweit höher sind als die anderer Staaten, mögen einige Vergleiche mit den Tarifen auswärtiger Staaten dienen, die das „Hannoversche Fremdenblatt“ aus den amtlichen Reisebüchern der betreffenden Länder zusammengestellt hat. Danach stellt sich eine Schnellzugstrecke dritter Klasse von Wemel nach Aachen (über Berlin) — 1446 km auf 59 Mark. An „juridischlebenden“ Frankreich, unter der „Route des Rhodanus“, dagegen kann man für 59 Mark (= 31 1/2 Mark heute genau 1106 km (6660 Werst) reisen, und in Schwelzigen, der übrigens dort sogar sehr wohlfeile Schlafwagen und dritter Klasse kennt. Diese Strecke ist noch mehrere hundert Kilometer länger als eine Reise von Thorn über Warschau und Moskau nach Sankt Petersburg, dem Baltischen. Also für dasselbe Geld, wie in Preußen, eine fast fünfmal so lange Reise, eine fünfmal so große Leistung der Eisenbahn! In Ungarn kostet eine Reise von 1000 km im Schnellzuge 3. Klasse 8.60 W. (6 fl.), während man in Preußen für dasselbe Geld nur 182 km im Schnellzuge zurücklegen kann; die Leistung der ungarischen Staatsbahn ist also 5 1/2 mal größer, und 1000 km in Preußen würden 46.70 W. kosten. In Desterreich, wo die Schnellzüge jedoch einen ziemlich hohen Zuschlag (50 Proz.) aufweisen, kosten 1000 km im Perlenzuge bei der Staatsbahn 17 W. In Preußen könnte man für die gleiche Summe nur 425 km weit fahren. Im nördlichen Schweden (Bomarsund) bezahlt man im Perlenzuge für 1350 km 23.60 W. (21 Kronen). In Preußen darf man für diesen Betrag nur 590 km abfahren. In Dänemark kostet die entfernteste Zone, über 676 km im Schnellzuge nur 7.30 W. Der preussische Güter würde uns hierfür nur 156 km weit befördern, ungefähr die Strecke von Berlin nach Halle a. S. Die Leistung der dänischen Staatsbahn ist also 4 1/2 mal größer. In Frankreich kostet das Kilometer 3. Klasse 4.93 Centimes (napp 4 Pf.), und für Schnellzüge, so daß die Wohnwagen, die preussischen Tarife seien „viel billiger“, einfach falsch ist. In Belgien ist der Preis 3.8 Cent. (2.65 Pf.). Und auch die anderen Länder des Kontinents, die

Herr v. Thielen am 15. Februar d. J. ebenfalls unter dem „Jubel“ bezeichnen wollte, haben Fahrpreise, die den preussischen etwa gleich oder ganz unweitlich ihrer sind. „Viel billiger“ sind wir also auch diesen gegenüber nicht.

Angelehnt dieser Ermittlungen des genannten „Hannoverschen Blattes“, die ebenfalls aus Herrn v. Thielen zu Gesicht gekommen sind, ist es durchaus erklärlich, daß sich der Herr Minister auf Vergleiche überhaupt nicht mehr einläßt. Er würde sich dabei eine zu schwere Arbeit holen, da Zahlen beinahe einen Beweis liefern, an dem sich so leicht nicht tippen läßt. Herr v. Thielen mußte sich daher dem Antrag Wiemer gegenüber auf die allgemeine Behauptung beschränken, daß die Erfahrungen, die man in Desterreich, Belgien und Dänemark mit Fahrpreiserhöhungen gemacht habe, keine Vorlesung“ seien. In ihrer Allgemeinheit ist diese Behauptung ebenfalls nicht richtig. Was man „keine Vorlesung“ Erfahrungen mit den Tarifen gemacht hat, da ist der Grund hierfür nicht in den Ermäßigungen selbst, sondern in ganz besonderen Umständen zu suchen und zu finden, die bei den preussischen Staatsbahnen gar nicht in Betracht kommen.

Welchen Eindruck müssen aber überhaupt die letzten Verhandlungen über die Frage der Verbilligung der Personentaxe im preussischen Abgeordnetenhaus, sowie alle die vorangegangenen Verhandlungen, mögen sie im Reichstage oder im Abgeordnetenhaus stattgefunden haben, auf den rein objektiven Beurtheiler gemacht haben? — Die Regierung will keine Verbilligung der Personentaxe einleiten lassen, obwohl die Notwendigkeit und Angänglichkeit derselben ihr nicht einmal, sondern bereits, wie wohl wir oft, nachgewiesen worden ist. Besonders zwei Gründe sind für dieses Nichtwollen vorhanden. Die Regierung will sich durch die Verbilligung der Personentaxe das Wohlgefallen der jetzt die allerhöchste Nachfolge von einer freieren und leichteren Ausgestaltung des Verkehrslandes glauben machen zu müssen. Es ist nicht zu leugnen, daß die Fluktuation der Bevölkerung in ihrem gegenwärtigen Umfang, sowie die wissenschaftlichen Anforderungen in den Großstädten und Industriecentren mit dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis im Zusammenhang stehen. Aber das willkürliche Willkür der Regierung demgegenüber beliebte Mittel der Hochhaltung der Tarife ist, wie die Thatsachen beweisen, ebenso unwillkürlich, wie vom sozialpolitischen Standpunkte aus verwerflich und verwerflich. Veränderungen von Arbeiter, die hauptsächlich dadurch hervorgerufen werden sind, weil die betreffenden Arbeiter in ihrer Heimath seitens ihrer Arbeitgeber schlecht behandelt und misshandelt bezahlt werden, bekaufte man nicht, indem man das Meisten überhaupt verbietet und erschwert, sondern durch Schaffung besserer Verhältnisse und durch zweckmäßige Organisirungen für den Arbeitsnachweis. In Verbindung mit solchen Einrichtungen ist gerade ein möglichst ausgedehntes und für das arbeitende Volk erleichtertes Verkehrsnetz imlande, die zeitweiligen und örtlichen Bedürfnisse zu decken und zu befriedigen, d. h. Arbeitslosigkeit auf der einen und Arbeitsmangel auf der anderen Seite möglichst aus der Welt zu schaffen.

Und der zweite Grund, weshalb die Regierung jeder Verbilligung der Personentaxe abgeneigt ist? — Ein einziger Name geht hierauf die Antwort: — Miquel. Nicht eher soll Tarifermäßigungen bei den preussischen Staatsbahnen zu erwarten, als bis der Widerstand im Reichsammenhang zu Berlin gebrochen sein wird. Doch aber Herr v. Thielen nicht der Mann ist, diesen Widerstand zu verringern, geschweige denn

Wie lebt sich's in London?

Wanderer von Conrad Alberti.

„Wie lebt sich's in London?“ — „Wie oft wird diese Frage an mich gerichtet! Namentlich in der gegenwärtigen Zeit, da wieder einmal die Augen der ganzen Welt auf die englische Hauptstadt gelenkt sind und jede von dort kommende Nachricht von Millionen beprochen und verhandelt wird. Was Ausnahme des deutschen Nordwestens, den schiffende, urale Himmelsveränderungen an England küssen, ist London den meisten Deutschen viel fremder als Paris oder Rom; man reist seltener zu seinem Vergnügen dahin und dort in Gesellschaft oft ganz mehrwöchige und phantastische Vorstellungen von der Metropole, die man in einem ewigen Nebel verlohren glaubt. Es geht keine, die alle Engländer alle Unterarten der menschlichen und brutale Gesellen halten, mit denen ein anderer Verkehr unmöglich ist. Wahr ist, daß allerdings das Klima die dunkelste Schattenwelt Londons ist. Während in der country die Luft fast immer hell und freundlich ist, liegt gerade über der Hauptstadt und besonders über Süd-London, von November bis zum März häufig Regen oder, beirrächtig, nicht selten schwerer Regen, der die Luft erstickt, in dem Menschen, Pferde, Wagen auf der Straße durchdringend stürmen, ja der bis zum Äußersten den Fahrer drückt und sich an jedem Winkel festhängen scheint. Und so für immer lächerliche Wirkung zu bewirken, muß man sich die Luft ansehen, ja bisweilen liegt zum Glare Staub greifen. Aber die wunderlichsten, besten Tage des Sommers, die stille Wärme der grünen Wiesenflächen des Heidepark entzückend wehen dahin, und jedenfalls ist selbst im Winter große Kälte unbekannt, ein jeder braucht man nie, ja man geht im Januar und Februar in dünnen Leibern umher. Ein zweites Merkmal für den veränderlichen Deutschen ist in London die Kälte. Das kalte Reich, bei dem fast stets nur die Anstöße zwischen Sozialdemokratie und Witten Cop leben, die folgenden Schritte, die ständigen Bindungen wiederholen einem. Dafür aber ist das Reich von einer unüberwindlichen

Arbeit, besonders der Mücken der an der Seeseite mit dem fast gleichzeitigen Strandgras gemischten Hummel. Die französische Küche der Restaurants des Westend ist freilich sehr theuer, dagegen geht es in der City einige vorzügliche und billige deutsche in der Obengasse von St. James Street zahlreiche englischsprachige italienische Restaurants für den, der die englische Begegnung nicht verdrägt. Seltener ist das hübsche Hofen in den Straßen. Es ist der herrliche Vernehmbar. Man sieht eigentlich niemals in London einen Menschen ruhig gehen; alles rast durcheinander, wie von Dämonen gepeinigt, und das Willen der Anstreifer, der zum Engländer einladenden Omnibusconducteur zerstreut einem das Aremmelfeld. Unselbste, ible Lust und Rärm machen das Jochen auf der Untergrundbahn zur Qual. Und der Deutsche bedenkt immer, daß es so wenig Gelegenheit gibt, ruhige kleine Cafés, wie in Paris und Berlin, aufzusuchen, um sich für ein paar Minuten zurückziehen und wieder Athem zu schöpfen. So geht man in ganz London nur vier Cafés — die ungemüthlichen Bars, an denen man sitzen muß, kommen für uns Deutsche kaum in Betracht. So lange der Engländer tagelänger arbeitet, kennt er kein Ausruhen, und die Polizei ist alles, um die Wälder zu verhindern. Da müssen die Arbeitenden fast gedulden, die in verkehrsreicheren Bille über ganz London zerstreut sind. London ist auch eine theure Stadt, ganz besonders für den Fremden, und man hat eigentlich nicht sehr viel für sein Geld. Raum in irgend einem Hotel ist ein Zimmer mit Frühstück unter 8 Schilling den Tag zu haben. In den Theatern kostet der Parkplatz meist 10 Mark, und von der prächtigen Ausstattung abgesehen, sind Sitze und Spiel gewöhnlich erbarnt. Wichtig ist in London nur Herrenradverkehr. In den Vorstädten allerdings liegen die Betriebsfälle glänzend, und man kann z. B. in Kensington für 30 Schilling die Woche vollständig und ganz gutes Boarding haben. Freilich ist es ein wenig weit vom Centrum. Am schwersten zu ertragen ist für uns Deutsche vielleicht die grenzenlose Unwissenheit der Engländer, und der für ein beispielloses Hochmaß paart. Der an sich nicht über Grundgedanken des Engländer, sich um nichts zu kümmern, was ihn nicht

persönlich angeht, und die vereinigte unermüdete Leberzeugung, daß alles Englische stets den Gipfel idealer Vollendung darstelle, veranlassen den Briten, so gut wie nichts zu lernen; von dem, was außerhalb seiner Insel vorliegt, nicht das Geringste zu wissen — so daß der Verkehrsbereite seiner Ansichten und Willkür eine Unvergleichlichkeit mit ihm oft für den Fall wehrt. Ueber Politik zu reden ist ganz unmöglich, da er der Leberzeugung ist, Welt habe die ganze Welt dazu bestimmt, England anzusehen zu sein.

Aber welche Vorkisten stehen diesen Schwächen gegenüber? Wie wenig und trotzall ist das Familienleben in London, wo fast jede Familie ihr eigenes, für lange Jahre gedientes Haus besitzt und nicht von der Debe der Pariser und Berliner Mietbesitzer zu sparen ist. Man sieht sich wie ein König in seinem Reich! Welch' fremdliches Bild, wenn sich frühmorgens der ganze Pfandstam an reichlichen Tische einfindet und sich das gute englische Frühstück vorzüglich schmecken läßt, mit dem im Leibe jeder an ein geborgenes Stück Arbeit für den Tag gehen kann. Und dann die entzückenden Stunden zwischen Hauptmahlzeit und allgemeinem Schlaf, zum Beispiel! Man plant, liest, musiziert, spielt Schach, Whist, Billard; denn drei Dinge hat fast jedes Londoner Haus: ein Billard, eine Bibliothek, eine Kage. Man fällt sich so recht in seinem hohem, man empfindet in London nie das Bedürfnis, sich das Abendessen eine herbe, saure, schlecht gekochte Aneipe zu suchen; man fällt sich insofern bedauern, jeder muß es sich und den anderen so behaglich wie möglich zu machen; für alle und alles aber sorgt die englische Hausfrau, die sich für bedeutig halten würde, wenn ihr Gatte ihr zumunde, einmal mit ihr in der Kneipe zu essen. Und der Klagen freilich fast das ganze Leben des Durchschnitts-Londoners ab: Haus, Office, Sportsplatz, Klub. Die ganze Entfaltung des Lebens ist einfach und gesund — die Kneipen für untern Gebstand manchmal etwas naiv, aber immer angenehm und anständig — unter demselben Betenwesen selbst unter jungen Männern ganz unbekannt.

Der Londoner ist nach meinem Gefühl der höflichste und lebenswürdigste Mensch von der Welt, viel edler und aufrechter als der Pariser. Das gegebene Wort des Londoners

