Der „Saskatchewan Courier" ist die größte deutsche Zeitung der Provinz und wird in allen deutschen Ansiedlungen gelesen. Erscheint jeden Mittwoch und kostet bei Vorausbezahlung $1.00 pro Jahr. Bestellungen werden zu jeder Zeit angenommen. Man adressiere: Sask. Courier Publ. Co., Drawer 505, Regina, Sask., oder spreche in der Office vor. Anzeigen-Raten werden auf Verlangen mitgeteilt.

1819 Scarth-Str., Zimmer 104

Saskatchewan Courier

Organ der Deutschen Saskatchewans.

THE "SASKATCHEWAN COURIER" is the largest German newspaper published in Saskatchewan. It is by far the best medium to reach the many prosperous Germans in city and country. Advertising rates on application. Published every Wednesday at Regina, Sask. Subscription price $1.00 in advance. P. O. Drawer 505. Telephone 6

1819 Scarth Str. Room 104

3. Jahrgang | Regina, Saskatchewan, Mittwoch, 10. Januar, 1912. | No. 11.

Frachtermäßigung für Getreide nach den Ver. Staaten.

Eine Reihe widriger Umstände haben die Farmer Saskatchewan's und unserer beiden Nachbarprovinzen in diesem Winter in Bezug auf ihre Ernte und deren Verkauf in besonders ungünstiger Weise betroffen. Der feuchte, kühle Sommer, welcher eine zeitige Entwicklung des Getreides verhinderte; das frühzeitige Eintreffen des ersten Winterschnees, welcher die kaum begonnene Drescharbeit für Wochen unterbrach; die frühe Beendigung der Schiffahrts-Saison auf den großen Seen, noch ehe die unterbrochene Drescharbeit in vollem Maße wieder aufgenommen werden konnte; und endlich der auf mehrere dieser Gründe zurückzuführende Wagenmangel unserer Eisenbahnen und die daraus resultierende Ueberfüllung der örtlichen Getreide-Elevatoren. Dazu kommt noch, daß ein sehr erheblicher Teil des Getreides unter dem Einfluß der Sommerfeuchtigkeit und der frühen Fröste in der Qualität gelitten hat und daher für die uns bisher zur Verfügung stehenden Märkte wenig geeignet ist.

Alle diese Umstände haben unseren Getreide-Produzenten schwere Sorgen bereitet und sie genötigt, nach jenem Ausweg ihr Augenmerk zu wenden, der ihnen durch die Märkte unserer südlichen Nachbarn geboten wurde und der ihnen leider durch den Ausfall der Wahlen vom 21. September verschlossen, oder zum wenigsten sehr erschwert worden ist. Die Vereinigten Staaten haben lohnende Verwendung für unsere niedrigeren Getreidegrade und würden, wenn nicht die hohen Frachtsätze ein Verschiffen über ihre Linien verböten, auch einen erwünschten Abzugskanal für unsere besseren, für den europäischen Markt bestimmten Grade bieten, der uns jetzt, in Folge des Wagenmangels, über unsere canadischen Eisenbahnen fast unzugänglich ist.

Die Farmer-Vereinigungen haben daher, ebenso wie Handelskammerverbände und andere Körperschaften, seit einiger Zeit sich bemüht, einen Ausweg aus dieser schwierigen Lage zu finden, und sie sind zu der Ueberzeugung gekommen, daß eine Erniedrigung der Frachtsätze für Getreide nach den großen Versandt-Zentren der benachbarten Staaten, namentlich nach Duluth und Superior, wo große Elevatorräume zur Verfügung stehen, den Uebel, wenigstens zu einem gewissen Grade, abhelfen würden. Es wurden daher von Seiten dieser Vereinigungen Petitionen an die in Frage kommenden canadischen Eisenbahn-Gesellschaften abgesandt und gleichzeitig unsere Provinzial-Regierung durch Deputationen ersucht, ihren Einfluß nach dieser Richtung hin geltend zu machen. Wie groß, und wir dürfen sagen, wie freudig war die Ueberraschung dieser Deputationen, als ihnen von seiten unseres Landwirtschaftsministers, des Hon. Mr. Motherwell, mitgeteilt wurde, daß die Saskatchewan Regierung bereits seit einiger Zeit mit den Eisenbahn-Gesellschaften zum gleichen Zweck Unterhandlungen pflege, deren baldigster, günstiger Abschluß zu erwarten stände.

Hon. Mr. Motherwell, der in der vergangenen Woche zum Abschluß dieser Verhandlungen in Winnipeg weilte, konnte nach seiner Rückkunft von dort vor einigen Tagen bekannt geben, daß die C. P. R. sowohl wie die C. N. R. sich bereit erklärt hätten, ihre Frachtraten nach den genannten Punkten soweit zu ermäßigen, daß dieselben nunmehr denen nach Fort William und Port Arthur nahezu gleichkommen. Der Frachtsatz von Regina nach Duluth ist z. B. auf 18 Cts. ermäßigt worden.

Da nun die Bahnen der Vereinigten Staaten, deren Linien bei solchem Versandt in Betracht kommen, reichlich leere Wagen zur Verfügung haben, und da die Zollbehörden an der Grenze und die Elevatoren an den Umladepunkten bereits für den zu erwartenden Zufluß canadischen Getreides die umfassendsten Vorkehrungen getroffen haben, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die augenblicklich hier bei uns herrschende Stockung im Getreide-Versandt binnen kurzem gehoben sein dürfte.

Die unauffällige Art und Weise, in welcher unser Landwirtschafts-Minister und seine Kollegen einen Ausweg aus dieser äußerst schwierigen Sachlage geschaffen, ohne daß ihre beabsichtigten Schritte etwa vorher unter Pauken und Trompetenklang der Welt verkündet wurden, legt auf's Neue einen schlagenden Beweis ab für die große Fürsorge unserer Provinzial-Verwaltung für die Interessen unserer Farmer und für diese ruhige, geschäftsmäßige Weise, in welcher die Scott-Regierung sich allen, auch anderweitig unvorhergesehenen Schwierigkeiten gewachsen zeigt. Wir hier in Saskatchewan, in einem jungen, in rapider Entwicklung begriffenen Lande, bedürfen gerade solch einer kühlen, geschäftsmäßigen Leitung unserer öffentlichen Angelegenheiten besonders; denn hier sind nicht, wie in älter besiedelten Landesteilen, die Erfahrungen unserer Vorgänger, auf welche wir zurückgreifen könnten, und ein Fehltritt hier, ein überstürztes Haschen nach scheinbar glänzenden Erfolgen, würde den Fortschritt unseres jungen Gemeinwesens vielleicht um Jahrzehnte zurückwerfen. Davor sind wir glücklicherweise unter dem augenblicklichen Regime bewahrt.

Die kommenden Reichstagswahlen.

Nachdem die Festtage verklungen, hat in Deutschland eine heftige Wahlagitation für den Reichstag eingesetzt, deren Ausgang man nicht nur im alten Vaterlande, sondern überall da, wo man für Deutschland Interesse hat, mit großer Spannung erwartet wird. In Bayern zumal, wo neben der Reichstagswahl eine Wahl für die aufgelöste Abgeordnetenkammer hergeht, die Landespolitik also mit der Reichspolitik im Wettbewerbe um die öffentliche Aufmerksamkeit steht, gehen die Wogen besonders hoch.

Die Marokko-Frage, die, wenn sie nicht in der letzten Reichstagssession erledigt worden wäre, eine Hauptfrage in der Wahl geworden wäre, wird von keiner Bedeutung sein. Die Aufdeckung der Perfidie Englands, die entschiedene Zurückweisung englischer Einmischungsversuche, die im September 1911 ohne jede deutsche Provokation zum Kriege auszuwachsen drohten, haben die Bemängelung der Auslandspolitik zum Schweigen gebracht. Eine Verärgerung gegen die Regierung wird also nicht in der Wahlbewegung zur Wirkung kommen. Und das ist von großem Wert. Das Ausland lauert ohnehin auf eine schwache Stelle. Darum ist es gut, daß der Wahlkampf im Innern keine solche bietet; selbst wenn die innerpolitischen Kampfeswogen noch so hoch gehen, das gesamte Ausland wird es wissen, daß das deutsche Volk ihm gegenüber eine unzerreißbare Kette der Söhne eines Volkes und der Bürger eines Staates bilden werden, wenn es gelten sollte, deutsche Ehre und Deutschlands Existenz als Weltmacht zu wahren. Nach dieser Seite hin hat der letzte Reichstag außerordentlich gut abgeschnitten und einen starken Eindruck hinterlassen. Das Verdienst gebührt dem Reichskanzler, der eine Sprache fand, die mit dem Empfinden des deutschen Volkes harmonierte. Durch den Reichskanzler hat das deutsche Volk zur Welt gesprochen, Staatsmännisch, stark, selbstbewußt und friedliebend. Ohne Neigung zu Rekriminationen, ohne Kleinlichkeit, aber auch ohne Zagen hat v. Bethmann-Hollweg der englischen Diplomatie ein gutes Teil der Verantwortung dafür zugeschoben, daß englischen Augen ein Krieg gegen uns, das heißt ein Weltkrieg, nahegerückt war.

Aber es giebt innerpolitische Fragen genug, die das deutsche Volk erregen und die der letzte Reichstag von 1907 ungelöst gelassen hat. In der Kampagne wird die Finanzgesetzgebung, die Möglichkeit einer weiteren Besteuerung, sowie die Teuerung eine Rolle spielen, und diese Fragen werden von den Radikalen, besonders von den Sozialdemokraten weidlich gegen die Konservative Partei ausgenützt werden. Die Teuerung kommt der äußersten Linken sehr gelegen; ein zugigeres Thema, um die Wähler gegen die Regierung und die herrschenden Parteien scharf zu machen, hätte sie sich kaum wünschen können.

Man giebt zu, daß die Sozialisten viele Sitze gewinnen und es mit etwa 100 Sitzen zur Majoritätspartei bringen werden, und zwar auf Kosten des Zentrums wie der liberalen Fraktionen, die eine Verschmelzung zu einem großen Körper nicht fertiggebracht haben, so daß die Niederwerfung der Reaktion ohne den Preis sozialdemokratischen Aufschwungs nicht erhofft werden kann. Es ist möglich, daß das Zentrum bei den Wahlen am 12. Januar vielleicht 10 bis 15 Reichstagssitze verlieren wird, was seit einem Menschenalter nicht vorgekommen ist.

Wie aber auch immer die Wahlen ausgehen, welche Parteien gewinnen oder verlieren mögen, eins ist jedenfalls sicher: daß auch der nächste Reichstag keine eigenartige Physiognomie haben wird. Die verschiedenen Parteien haben bis jetzt zusammen für die 397 Reichstags-Wahlkreise schon mehr als 1000 Kandidaten aufgestellt, aber unter dieser Riesenzahl von Bewerbern befinden sich nur wenige Männer von wirklich überragender Bedeutung. Das Ansehen des deutschen Reichstages ist denn auch bei der Regierung wie beim Volke stark gesunken, und nach der Art der bisher bekannten Kandidaten der Parteien zu schließen, ist kaum zu erwarten, daß die Bedeutung des neuen Parlaments eine größere sein wird als während der Legislaturperioden des letzten halben Menschenalters.

Ein mitteleuropäischer Postverein.

Im Verkehrswesen giebt es keinen Stillstand. Was gestern noch ein außerordentlicher Triumph der Erleichterung des Verkehrs erschien, wird heute als das Selbstverständliche angesehen, morgen vielleicht schon nicht mehr als genügend. Wohl auf keinem Gebiete erzeugt selbst eine weitgehende Verbesserung und Verbilligung so wenig dauernde Befriedigung, wie im Verkehrswesen. Keine Beschleunigung der Eisenbahnzüge dünkt uns letzte Ziel des Schnellverkehrs; keine Verbilligung der Portosätze genügt dem gerade durch jede Verbilligung neu anschwellenden Bedürfnis nach weiteren Verbilligungen. Als bald nach der Gründung des Norddeutschen Bundes auch in Deutschland das von England zuerst gegebene Beispiel eines billigen Einheitstarifes, des Pennyportos, nachgeahmt wurde, ging zuerst ein Gefühl tiefer Befriedigung durch alle am Briefverkehr besonders beteiligten Kreise. Es dauerte nicht lange, so erhob sich das dringende Verlangen nach einer Ausdehnung dieser Reform auf den Weltverkehr. Konnte man nicht das billige Inlandsporto für den Nachrichtenaustausch mit dem Auslande bekommen, so verlangte man wenigstens die Einheitlichkeit der Tarifsätze zunächst für den europäischen, dann aber überhaupt für jeden Briefverkehr auf dem Erdball. Die Leser wissen, wie schnell, größtenteils durch die Anregung Deutschlands und seines hervorragenden obersten Postmannes Stephan, der Wunsch nach Vereinheitlichung und Verbilligung des Nachrichtenwesens im Verkehr aller Völker untereinander verwirklicht worden ist. Zum Weltpostverein gehören heute alle Kulturländer, ja sogar einige mit noch sehr zweifelhafter Kultur. Aber schon inmitten des Werdens und Vollendens des Weltpostvereins regten sich die ersten Keime der Unzufriedenheit mit diesem früher für unübertrefflich, für ideal gehaltenen Zustande. Man beruhigte sich eine Zeitlang bei den Portosätzen in doppelter Höhe des Inlandportos für den Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich, Rußland, Großbritannien, Nord- und Südamerika, Indien, China u. s. w., aber man empfand schon das Bedürfnis nach einer immer weitergehenden Verbilligung bis auf die Sätze des Inlandportos auch im Verkehr Deutschlands mit dem Auslande. Da war zunächst als gutes Beispiel die alte Uebereinkommenschaft des Postvereins zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Die Leser wissen, daß auf so bedeutende Strecken wie von Memel nach Fiume, von Metz nach Kronstadt in Siebenbürgen Briefe für 10 Pf., Postkarten für 5 Pf., Drucksachen für 3 Pf., Pakete für 50 Pf., Telegramme von zehn Worten auch nur für 50 Pf. ebenso versandt werden können, wie die gleichen Verkehrsgegenstände etwa zwischen Berlin und Potsdam. Wollte man zur Erklärung dieser auffallenden Ausnahme von den Grundsätzen des Weltpostvereins die alte politische Gemeinschaft zwischen Deutschland und Oesterreich anführen, so widersprach dem die Fremdheit, die „Ausländischkeit" Ungarns für Deutschland. Im letzten Menschenalter sind in den Kreis der deutschen Inlandportosätze auch Bosnien und die Herzegowina eingetreten.

Die Satzungen des Weltpostvereins schließen solche engeren Postvereine zwischen Nachbarländern nicht nur nicht aus, sondern der Artikel 21 des Weltpostvertrages läßt solche Postvereine ausdrücklich zu. Es giebt schon gegenwärtig folgende engere Postvereine: außer dem deutschen und österreichisch-ungarischen noch den zwischen Oesterreich-Ungarn auf der einen Seite, Serbien und Montenegro auf der anderen. Ferner giebt es einen skandinavischen Postverein, der Schweden, Norwegen und Dänemark umschließt: sodann den holländisch-belgischen, den spanisch-portugiesischen, den südafrikanischen, den südamerikanischen und den zentralamerikanischen Postverein. Daß Frankreich mit Algier, Portugal mit den Azoren und Madeira, Holland mit seinen ost- und westindischen Kolonien einen engeren Postverband mit den billigen Einheitssätzen des Mutterlandes bilden, wird weniger wundernehmen, als daß England seit einigen Jahren mit fast allen seinen überseeischen Besitzungen zu den Sätzen des englischen Inlandportos im Nachrichtenverkehr steht. Daß auch Deutschland mit seinen Schutzgebieten einen engeren Postverein bildet, wird bekannt sein. Außer diesen Durchbrechungen des verdoppelten Weltposttarifes giebt es z. B. zwischen Deutschland und Holland, Deutschland und Belgien, Deutschland und der Schweiz im Nachbarverkehr für bestimmte geringe Entfernungen verbilligte Sätze auf der Grundlage des billigen Inlandportos. Auch ist an den Zehn-Pfennig-Tarif für Briefe zwischen Deutschland und Nordamerika (mit den Hamburgischen und Bremischen Postdampfern) zu erinnern.

Man sieht also, ein unerschütterliches Tarifsystem von gleicher Höhe für alle Gattungen des Verkehrs stellen die Portosätze des Weltpostvereins nicht dar. Vor unseren Augen haben sich die Anfänge zu einem die jetzigen Sätze des Weltpostvereins unterbietenden Zustande entwickelt, und es gehört keine allzu kühne Phantasie dazu, sich einen internationalen Verkehrszustand etwa nach abermals einem Menschenalter, vielleicht sogar schon nach kürzerer Zeit vorzustellen, unter dem der Nachrichtenverkehr jeder Art, vielleicht mit einziger Ausnahme der Telegramme, sich zu den Sätzen des Ausgangslandes vollzieht. Für den Telegraphenverkehr wird es noch wohl für längere Zeit bei abgestuften Sätzen bleiben müssen, die die Inlandpreise übersteigen, wenngleich mit Sicherheit eine wesentliche Verbilligung, namentlich im überseeischen Telegraphenverkehr, zu erwarten ist. Vielleicht wird hier die drahtlose Telegraphie das entscheidende Wort sprechen.

Soviel ist sicher: angesichts eines engeren Postvereins zwischen Deutschland hüben und Oesterreich-Ungarn, Bosnien, Herzegowina drüben, kann kein noch so mächtiger Gebieter des Postwesens grundsätzliche Einwendungen gegen die Einführung des Inlandportos auch für solche Verkehre wie die zwischen Deutschland auf der einen Seite, Belgien, Niederland, Dänemark und Schweiz auf der anderen, erheben. Gewiß, finanzielle Einwendungen lassen sich machen und nicht ohne jede Berechtigung; irgendwelche anderen stichhaltigen Einwendungen sind kaum denkbar.

Ich will die günstigen Wirkungen eines engeren Postvereins zwischen Deutschland und den genannten Ländern nicht übertreiben. Die in solchem Verbande stehenden Völker werden dadurch nicht gleich zu Brüdern werden. Der einander widerstrebenden Interessen wird es auch nach den Abschließungen eines solchen engeren Postverbandes immer noch genug geben, wie wir ja auch z. B. von einer zollpolitischen Einheit zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn noch weit entfernt sind. Daß aber durch eine solche Verbilligung und Vereinfachung des Postverkehrs zwischen den obengenannten Völkern Mitteleuropas alle die günstigen Wirkungen eintreten werden, die überhaupt von engeren Verkehrsbeziehungen zwischen den Ländern zu erwarten sind, daran kann kein Zweifel mehr sein. Ich verliere über die günstigen Folgen nicht nur für den Handelsverkehr, sondern auch für die geistigen Beziehungen zwischen den durch einen solchen Postverein mit einander verbundenen Völkern kein Wort; denn ich könnte nur laute Selbstverständlichkeiten vorbringen. Bemerken will ich aber, daß ich dabei nicht nur die Einheit der Portosätze für Briefe, Postkarten und Drucksachen verlange, sondern auch die Sätze des Ausgangslandes für Telegramme, für Pakete und für Geldsendungen jeder Art.

Es leuchtet ein, daß zunächst rein rechnerisch ein Ausfall der deutschen Postverwaltung entstehen muß; denn wenn in Zukunft alle Briefe aus Deutschland nach Holland, Belgien, Dänemark und der Schweiz statt für 20 Pf. nur für 10 Pf. befördert werden, Postkarten statt für 10 Pf. nur für 5 Pf., Drucksachen von 50 Gramm statt für 5 Pf. nur für 3 Pf., Bücher-sendungen z. B. von 1 Kilogramm statt für 1 M. nur für 30 Pf., so muß ein entsprechender Ausfall entstehen. Aehnliche, nur noch höhere Ausfälle treten bei jeder Paketsendung und bei jedem Telegramm ein. Während heute z. B. ein Telegramm von zehn Worten nach der Schweiz 1 M. kostet, würde es unter der Herrschaft eines engeren Postverbandes nur 50 Pf. kosten.

Verkehrsverbesserer auf dem Papier führen als den nach ihrer Meinung stärksten Beweisgrund für die Durchführbarkeit ihrer Verbesserungspläne immer die von jeder Verbilligung zu erwartende Verkehrssteigerung an. Hierüber muß man sich verständigen: eine Verkehrserleichterung und Verbilligung führt zu einer Verkehrsvermehrung in allen Fällen, in denen unter den alten Einrichtungen und Preisen ein verborgenes, unbefriedigtes Bedürfnis bestand. Dieses verborgene Bedürfnis zu erkennen und einigermaßen nach seinem Umfange zu schätzen, ist vielleicht die schwierigste Aufgabe der ganzen Verkehrswissenschaft. Niemand hat zur Zeit der Einführung der Eisenbahnen in Europa geahnt, wie ungeheuer groß das tiefverborgene Bedürfnis nach schnellem Fernverkehr in der europäischen Menschheit war. Auf diesem Gebiete werden die meisten Menschen, selbst die Fachleute, nicht einmal durch die umfassendsten Erfahrungen belehrt. Im Anfang der achtziger Jahre haben gewichtige Fachleute des Eisenbahnwesens die Berliner Stadtbahn für eine „nutzlose Spielerei" erklärt, deren Bedeutung selbst für strategische Zwecke kaum in Betracht käme. Und heute noch giebt es viele, leider durch ihre Stellung entscheidende Fachleute, die sich von einer wesentlichen Verbilligung der Personentarife der Eisenbahn weder eine große Verkehrszunahme, noch Mehrerträge für die Eisenbahn-Verwaltungen versprechen. Indessen die Gewißheit einer Steigerung des Postverkehrs zwischen Deutschland und seinen vier mittelgroßen Nachbarländern nach der Einführung des Inlandportos wird von niemand bestritten werden. Fragt sich also nur zweierlei: Wird die Steigerung des Verkehrs so groß sein, daß sie den ganzen Ausfall deckt, der durch die Verbilligung ja entstehen muß? Und wird er darüber hinaus so groß sein, daß er die mit einer so bedeutenden Verkehrszunahme zweifellos verbundenen Mehrausgaben bezahlt? Einzig von der Beantwortung dieser beiden Fragen hängt die Bildung eines solchen engeren Postverbandes ab. Auch die Postverwaltungen der fünf Länder würden wahrscheinlich noch in diesem Jahre zur Gründung des Verbandes schreiten, könnte ihnen irgend jemand die Gewißheit geben, daß keine dauernden Einbußen daraus entstehen würden. Diese Gewißheit allerdings kann niemand sonst auf Erden geben als — die Wirklichkeit, also der Versuch. Ich zähle aber bei meinem Vorschlag der Gründung eines solchen engeren Postverbandes zwischen Deutschland und seinen mittelgroßen Nachbarländern darauf, daß er nicht von niederen Rechnungsbeamten, sondern von Staatsmännern in Erwägung gezogen werde. Der „gewöhnliche Rechenknecht" wird mit seiner Abweisung eines solchen Vorschlages sogleich fertig sein, wie er auch mit der Abweisung jeder Eisenbahntarifreform ohne tieferes Nachdenken auf der Stelle bei der Hand ist. Der bloße Rechnungsbeamte, der oft genug ein sehr mächtiger Minister ist, wird, wenn er nicht über seine Nase hinausblickt, wenn er das Postwesen für eine einsame Insel im Stillen Ozean des Wirtschaftslebens seiner Nation ansieht, etwa so rechnen: Aus dem deutschen Reichspostgebiet (ohne Bayern und Württemberg) wurden nach der Statistik des letzten Jahres nach Holland versandt rund 7,000,000 Briefe; für jeden dieser Briefe nehmen wir jetzt 20 Pf. ein; wird das Porto auf 10 Pf. ermäßigt, so verliert die Reichspostverwaltung allein an diesen Briefen 700,000 M.

Dieser Anschauung des „Rechenknechts" möchte ich eine ganz andere Betrachtungsweise entgegenhalten. — Eure Rechnung ist falsch, sie ist falsch, streng rechnerisch falsch. Gewiß bringt eine Million Briefe zu 20 Pf. die doppelte Einnahme gegenüber einem Porto von nur 10 Pf. Selbst wenn man die unsichere Zahl der unmittelbaren Verkehrsvermehrung ganz außer Rechnung lassen wollte, was natürlich falsch wäre, so darf man doch nicht vergessen, daß Briefe nicht geschrieben werden ins Blaue hinein, nur um Briefe zu schreiben; daß auch Telegramme nicht gewechselt werden, um einander guten Morgen zu wünschen oder sich nach dem Wetter zu erkundigen, sondern daß der größte Teil des Nachrichtenverkehrs wertsteigernde, ja werterzeugende Kraft besitzt. Jede Verbilligung und die darauf folgende Vermehrung des Verkehrs auf irgend einem Gebiet hat nach allen Erfahrungen zur alsbaldigen Folge nicht nur eine Steigerung aller übrigen Verkehrsgattungen, soweit etwa die eine durch die andere vollkommen oder zum Teil ersetzt wird, wie z. B. der Telegraph durch das Telephon. Aber darüber hinaus übt jede Steigerung des Nachrichtenverkehrs und nun gar die des Personenverkehrs eine steigende Wirkung auf zahlreiche andere Einnahmequellen des Staates. Bei der Betrachtung der Wirkungen z. B. des ungarischen Zonentarifs begnügt sich der „gewöhnliche Rechenknecht" immer nur mit den unmittelbar vor seiner Nase stehenden Zahlen im Personenverkehr selbst. Er übersieht, und selbst Minister haben dieses Uebersehen begangen, daß der erleichterte Verkehr der Menschen untereinander zur Folge haben muß — und in Ungarn tatsächlich gehabt hat — eine wesentliche Steigerung des Güterverkehrs, der Briefsendungen, der Telegramme, der Pakete und der Geldsendungen. Für einen junger Nationalökonomen gäbe der zahlenmäßige Nachweis für diese Tatsache eine schöne Doktorarbeit. So würde auch eine wesentliche Verbilligung des Postverkehrs zwischen Deutschland und Belgien, Holland, Dänemark, Schweiz unabhängig von der sicher zu erwartenden Verkehrssteigerung in jedem der beteiligten Länder zur Folge haben eine Steigerung aller mittelbar oder unmittelbar mit dem Postverkehr zusammenhängenden staatlichen Einnahmequellen. Zölle, Stempelabgaben, Einkommensteuer, Gewerbesteuer und viele andere Einnahmequellen würden aus einem solchen engeren Postverbande Nahrung ziehen.

Der strategische Kampf der Türken.

Die italienische Flottenaktion.

Von unserem Spezial-Berichterstatter.

Mit dem Rückzuge der türkisch-arabischen Streitkräfte ist der nordafrikanische Krieg in ein neues Stadium getreten. Die Italiener sind Herren der tripolitanischen Küste, ohne jedoch ihren feindlichen Kräften einen empfindlichen Schaden zugefügt zu haben.

Die Oase von Tripolis ist seit der Besetzung ihres östlichsten Punktes, Tadschura, in ihren Händen. Die Säuberung des 20 Km. langen Küstenstreifens zwischen Tripolis und Tadschura ist für die allgemeine Lage gegenstandslos. Als westlicher Stützpunkt muß noch Sanjur genommen werden. Gegen Erwartung haben die Türken Ain Sarah ohne Widerstand aufgegeben. Die kleinen Scharmützel hätten lediglich nur taktischen Wert, um ihren Rückzug klaglos zu ermöglichen. Trotzdem die Italiener mit entsprechend starken Kräften (3 Brigaden) gegen Ain Sarah vorrückten, gelang es ihnen nicht, den türkischen Rückzug zu stören. Nach den italienischen Meldungen war die Möglichkeit dazu vorhanden. Dieser taktisch-strategische Fehler läßt sich nun nicht mehr gut machen, seine Tragweite ist heute noch nicht abzuschätzen.

Die Türken sind in Dschebel (Tarhuna, Ghurian und Dschebel schlechtweg) und eine 60 Km. breite Wüstenzone trennt sie von den königlichen Streitkräften. Italienischerseits sind Aufklärungen dahin ganz und gar zwecklos. Nur ein waghalsiger, gut vorbereiteter Vorstoß dahin könnte positiven Erfolg zeitigen und diesen ebenfalls nur für ein kommendes Kriegsstadium. Türkischerseits könnten geschickt geführte Jagdkommanden den Italienern auf Monate hinaus die Hauptstellung verschleiern und zu verhängnisvollen Luftlöchern verleiten. Das ist das Wesen des türkischen Kampfes, ihrer strategischen Defensive. Auch im östlichen Kriegsschauplatze sind ähnliche Verhältnisse im Anzuge. Eine Ausnahme bildet noch der engere Bereich bei Derna, wo es den Italienern bis jetzt noch nicht gelungen ist, einen taktischen Sieg zu erringen. Bis Ende Dezember dürfte aber allgemein das bei Tripolis bestehende strategische Verhältnis türkischerseits angestrebt werden, da man die Zeit des Winterregens (Januar, Februar) zur Rangierung ausnützen will. Mittlerweile ist auch die Zeit zur Fühlungnahme verstrichen und die Italiener stehen vor einer ganz gewaltigen Aufgabe, deren sinnreichste Lösung auf gar keiner Erfahrungsregel beruht. Ein einheitliches Vorgehen ist bei ihrer Kräftezersplitterung kaum möglich und mit der Entfernung von der Küste verringern sich die Vorteile, welche sie bis jetzt hatten, während sich die der Türken erheblich verbessern. Mit Spannung erwarten wir daher die kommenden Kriegsereignisse. Leicht können Dinge eintreten, die wir nicht vermuteten. Bis jetzt waren es das italienische Stampfsystem überhaupt, bezw. der geniale Rückzug der Türken, die geschickte Preisgabe von Ain Sarah, nach sechswöchiger Schachung bedeutender feindlicher Uebermacht. Diese türkische Kampfart hätte nicht besser ausgedacht werden können; sie hat unsere Fantasie überboten. Wie die Verhältnisse bei ihnen waren, hätte ihnen jeder die strategische Defensive für den Anbeginn des Krieges schon geraten. Die Türken aber haben es besser gemacht. Ohne ihre Reihen zu lichten, haben sie sich und ihre Verbündeten an den Krieg gewöhnt und nicht nur an diesen, sondern auch an die überlegenen Machtmittel der Italiener. Diese werden nun beim nächsten Anprall nicht mehr zur Geltung kommen. Die verwegene Haltung derjenigen Kämpfer, die fast 2 Monate den italienischen Schiffsgeschützen im Scharaschat und am Mesri standgehalten haben, werden den neuen Zulauf erziehen und eine kriegsgewohnte Truppe wird den Italienern in Dschebel die Stirne bieten, verteidigungsweise nur mit einer Uebermacht zu brechen. Was wir bis nun von den Türken gesehen, läßt uns aber nicht schließen, daß sie sich nur dazu berufen fühlen. Wir können ruhig annehmen, daß ihre Führer wissen, daß die Offensive allein positiven Erfolg bringt. Vielleicht haben sie dieselbe aber für weit später anberaumt, als wir vermuten. — In diesem Kriege aber darf der Führer weniger Mann des Augenblicks sein, als starrer Verfechter der neuen Regel, daß Raum und Zeit für ihn nicht die Rolle wie bei Balkankriegen spielen, oder bei Kriegen, wo es genügt, sie so gut es eben geht und nicht so gut wie möglich zu kämpfen.

Was die italienischen Berichte vom Kriegsschauplatze anbelangt, handelt es sich in jüngster Zeit lediglich um unklare Rekognoszierungs-Berichte, welche im großen Ganzen nur verraten, da man keine Ahnung hat, wo sich der Gegner befindet. Ueber seine Stärke war man überhaupt nie informiert. — Sicher gehen wir einer langwierigen Kriegsruhe entgegen, die nur durch die Scharmützel bei Derna und Benghasi etwas unterbrochen werden wird.

Auch mit dem maritimen Kriegsplans ist Stillstand zu verzeichnen. Die Hauptkraft der italienischen Flotte liegt in Augusta, nördlich von Syrakus, vor Anker, um von diesem strategischen Punkte aus allseits rasch unterstützen zu können. Die gefährdetste Stelle sind die nordafrikanische Küste, wo in den wichtigsten Hafenplätzen entsprechende Schiffseinheiten zurückbleiben. Außerdem wird der innere Teil des ganzen Mittelmeeres an den bedeutendsten internationalen Verkehrsstraßen bezw. an den taktisch günstigen Punkten gesichert. Zu diesem Zwecke hält eine Torpedoflotille die Straße zwischen Weißsizilien und Tunis, und je ein Kreuzergeschwader Otrante und die Linie Samos im Aegäischen Meere. Aus italienischen Rücksichten dürfte die letzte Station kürzlich verstärkt worden sein. Im Roten Meere wird es der dortigen Flotte nach wie vor äußerst schwierig sein, die fast 2000 Km. lange gradlinige Küste wirklich zu bewachen. Die Schiffe dieser Flotte laufen nur 14 Meilen.

Was Saskatchewans Farmer verlieren.

Nachstehend geben wir die Preise für Getreide in Fort William und Port Arthur und in Minneapolis, wie dieselben am Sonnabend, den 6. Januar, notiert waren.

	Ft. William & P. Arthur	Minneapolis.
No. 1 Northern	95	109
No. 2 Northern	92	107
No. 3 Northern	87	104½
No. 2 C.W. Hafer	38½	46½
No. 3 Gerste	65	130
No. 4 Gerste	56	120
Futter-Gerste	48	118
No. 1 N.W. Flachs	200	218

Gerste brachte am Sonnabend auf beiden Märkten, in Winnipeg und in Minneapolis, eine Preiserhöhung von 4 Cents per Buschel. Innerhalb von 12 Tagen war in Minneapolis der Preis für Gerste No. 3 um 12 Cents gestiegen, während in Winnipeg der Preis für den gleichen Grad innerhalb von 2 Wochen nur einen Preisaufschlag von 7 Cents brachte.

Zur Beachtung: — Bei obigem Vergleich darf man nicht übersehen, daß durch den Unterschied in der Gradierung in Minneapolis unser canadischer No. 3 Northern als No. 1 Northern verkauft wird, wodurch der Preisunterschied zwischen beiden Märkten für diese Qualität auf 22 Cents per Buschel anwächst.

Dies ist nicht etwa eine vereinzelte Gelegenheit derartiger Preisunterschiede. Die täglichen Zeitungen bringen seit Wochen Vergleiche der beiderseitigen Marktpreise, welche alle ähnliche Preisunterschiede zeigen.

Zum Abwarten gemahnt.

St. Petersburg, 2. Jan. — Die „Rossija" bringt morgen einen Leitartikel, der die vorgeschlagenen Repressalien gegen die Vereinigten Staaten als vorzeitig und übereilt kritisiert. Der Artikel sagt, Rußland müsse warten, bis die Vereinigten Staaten Vorschläge unterbreiten, um dann festzustellen, ob diese Vorschläge sich als unannehmbar erweisen. Die Erklärung der Aufhebung des Vertrages von 1832 deute nicht an, daß die Judenfrage den Grund zu der Aufhebung gegeben habe.

„Der Abschluß eines neuen Vertrags", sagt die „Rossija", ist nur möglich, wenn die große Republik nicht die Interessen der Juden in den Gegenstand der Verhandlungen hineinträgt.

Die „Rossija" beschäftigt sich mit der Unmöglichkeit, in dieser Hinsicht Vorrechte einzuräumen und führt die Ausschließung der Filipinos von amerikanischem Gebiet an. Ein Zoll auf amerikanische Baumwolle, nacht das Blatt geltend, würde den Markt für britische und deutsche Waren öffnen und das russische Textilgeschäft ruinieren. Empfohlen wird die Heranziehung ausländischen Kapitals und Irrigation.

Ermäßigung der Kabelgebühr im Verkehr mit Deutschland.

Berlin, 2. Januar. — Die am 1. Januar in Kraft getretene Verfügung des Reichspostamts, nur die halbe Gebühr für nicht eilige Kabeldepeschen nach den Vereinigten Staaten, den deutschen Kolonien in Afrika, verschiedenen chinesischen Städten und einigen britischen Kolonien zu berechnen, hat eine weitere Ausdehnung erhalten.

Die Ermäßigung erhält auch für den Verkehr mit Canada Geltung.