

Berlin, Donnerstag,

Die Zeitung erscheint in der Woche
zweimal.

Bezugs-Preis:
vierteljährlich für Berlin 7 Mk. 50 Pf.
ohne Postzuschlag, für ganz Deutschland
und Österreich 9 Mk.

Für Frankreich, Belgien, England,
Schweiz, Amerika u. s. w. Kreuzband
Sendung 20 Mk. für das Vierteljahr.

Bestellungen werden angenommen:
für Frankreich bei Aug. Numa
in Straßburg L. G.,
für England bei Aug. Siegle in London,
20 Nine Street E. C., sowie & Co. in
London, 19 Crossham Street E. C.

Berliner Börsen-Beitung.

Bestellungen werden angenommen
bei allen
Postanstalten, Zeitungs-Spediteuren und unserer Expedition.

Mit besondere Betonen erscheinend
Verdingungs-Anzeiger.

Hôtels- und Bäder-Anzeiger.

Vollständige Zeichnungslisten
der Preussischen Klassen-Lotterie.

Allgemeine Verloosungs-Adressen
mit Restanten-Listen
und viele andere wichtige tabellarische
Uebersichten.

Insertions-Gebühr:

die viergespaltene Zeile 40 Pf.
Reclamzeitung 80 Pf.

Preisprophet:

Rmt I, Nr. 243.

Expedition der Berliner Börsen-Beitung: Berlin W. 8., Kronenstraße Nr. 37.
Annahme der Inserate: in der Expedition.

Telegraphen-Adresse:
Börsenfronte.

Die militärische Bedeutung des Persischen Meerbusens.

Die Bagdad-Bahn und die Koweitfrage beschäftigen augenblicklich in hohem Maße die Diplomatie der ganzen Welt, und in rascher Folge finden sich in allen großen politischen Blättern ausführliche Erörterungen über den völligen Umschwung der bisherigen Verkehrsverhältnisse, sowie über die Wiederherstellung des Weltverkehrs zwischen Mittelmeer und Abendland, den die Bagdad-Bahn und der Persische Meerbusen in Zukunft herbeiführen werden. Die beiden vorgenannten großen Handelsstraßen lassen sich auch nicht von einander trennen, und wenn die Englische Presse diese Thatsache anders darzustellen sucht, wenn sie ihr heutiges Vorgehen und ihre Bestrebungen in Koweit und in Maskat in möglichst harmlosem Sinne erscheinen lassen will, so rechnet sie dabei auf die Unwissenheit der großen Welt und auf mangelndes Verständnis für die große militärische Bedeutung, die unfröhtig der Persische Meerbusen bereits heute hat und in noch erhöhtem Maße haben wird, wenn das große Werk der Bagdad-Bahn in seiner ganzen Ausdehnung vollendet dastehen wird. So wie die Dinge heute liegen, läßt sich an dem Thatsachenstand nicht denken, daß England im Besitz des Suez-Canals einen großen Theil des Weltverkehrs vollständig beherrscht und in Abhängigkeit von sich hält, und daß dazu die stark besetzte Stellung von Aden am Ausgang des Roten Meeres ihm nach allen Theilen der östlichen Welt ein strategisches Uebergewicht geschaffen hat, das in jeder Stunde ausbrechenden Conflictes von unbedenkbarer Bedeutung sein kann. Nun leuchtet ein und lehrt auch ein Blick auf die Karte, daß, wenn der Persische Golf in dauerndem Besitz einer fremden Macht sich befindet, wenn dazu die Bagdad-Bahn dem Weltverkehr und Verkehr neue Zu- und Abfuhrwege von West nach Ost und umgekehrt eröffnet, nicht nur England's wirtschaftliche Rolle eine andere wird, sondern auch seine militärische Bedeutung in Asien eine völlige Umwandlung und Verschiebung zu seinen Ungunsten erfahren muß. Das mächtige Volkwerk der Bestrebungen von Aden würde alsdann in bedrohlicher Weise flankirt, die wegen geringer Beweglichkeit an sich mangelhafte Defensiv des Suezweges noch mehr geschwächt und die ganze Position der Engländer am Roten Meer und Suez-Canal der Gefahr des Umgehens werden angelehnt sein. In voller Erkenntnis dieser seiner gefährdeten Stellung hat die Britische Politik schon seit Jahren ihr Auge auf die Vorsehung in Persischen Meerbusen gerichtet und nicht besser kann dies Vorgehen charakterisirt werden, als durch die Worte Lord Curzens, des Vizekönigs von Indien, in seinem bedeutenden Werke „Persia“: „Ein Russischer Hafen im Persischen Busen wäre eine Herausforderung zum Krieg; der Britische Minister, welcher die Uebergabe eines Hafens an Rußland zulassen würde, wäre ein Verräther des Reiches.“ Derselbe Curzen ist es auch gewesen, der die Aufmerksamkeit seines Vaterlandes auf den Besitz von Maskat gelenkt hat, und trotzdem in diesen Tagen mit aller Bestimmtheit die Nachricht verbreitet worden ist, die Bestrebungen der Engländer seien hier gescheitert, thut man gut, wenn man diese Meldung mit aller Vorlicht aufnimmt und mehr mit der Thatsache rechnet, daß der dem Persischen Meerbusen vorgelagerte Golf von Oman fast in Englischer Reichthümer liegt, und daß die weithin der Hornum-Strasse gelegene Giplinstone-Bucht, die einen größeren Ankerplatz für die gesammte Britische Kriegesflotte abgeben würde, als weiterer Zuwachs Großbritannischer Besetzung ins Auge gefaßt ist.

Würde England dazu Koweit, an der Nordgrenze des Persischen Meerbusens und gleichzeitig projectirte Endstation der Bagdad-Bahn, in seine Gewalt bekommen, so würde das Wert seiner wirtschaftlichen und militärischen Politik in Asien ein abgerundetes Ganzes bilden, die neu geschaffene Straße Konstantinopel-Bombay an einem der wichtigsten Punkte unterbrochen und dazu Großbritannien diejenige Rolle zugesichert, die es seit Jahrzehnten im Suez-Canal spielt.

Das Ausfallsthor und den Flankenstich, als welchen England, abgesehen von wirtschaftlichen Gesichtspunkten, den Persischen Meerbusen ansieht, will es sich jedoch nicht allein durch Flottenstützpunkte und Kriegsschiffe sichern, sondern es will weiter diesem Meeresbecken durch den Ausbau seines strategischen Bahnnetzes in Indien und durch die dadurch herbeiführende Möglichkeit der Verwendung seiner Landarmee eine noch höhere Bedeutung verschaffen. Zu diesem Zwecke soll die erst neu angelegte Karawanenstraße Ruschi-Kerman durch einen Schienenweg ersetzt werden, der nach Osten seinen Anschluß an die Bahn Ruschi-Quetta finden wird und nach Westen von dem strategisch wichtigen Knotenpunkt Kerman aus durch Südpersien nach Koweit weitergeleitet werden soll. Von der weiteren Fortsetzung dieser Bahn nach Port Said wollen wir heute nur als Gerücht Kenntnis nehmen. Die Englische Oberste Seeresolution ist nun der Ansicht, durch die erwähnte Bahn dem Russischen Vormarsch nach Indien durch Afghanistan wirksam in die Flanke fallen und sich durch seine im Persischen Meerbusen stationirte Flotte einen starken Rückhalt für eine in Südpersien operirende Landarmee schaffen zu können; sie überfließt aber dabei die Mangelhaftigkeit seiner Englisch-Indischen Armee und rechnet zu viel mit Unachtfamkeit und Unthätigkeit der Russischen Regierung. Diese ist aber schon lange auf ihrer Hut und nicht erst die bedrohliche Haltung Englands in Koweit oder die Anwesenheit des Englischen Kreuzers „Perseus“ und dreier Kanonenboote im Persischen Meerbusen haben die Augen über Englands Absichten in Asien geöffnet, sondern die eigene Erkenntnis von der außerordentlichen Bedeutung des Persischen Golfes für die Operationen einer Russischen Armee gegen Indien und ferner die unbedingte Nothwendigkeit, sich in commercieller Hinsicht weitere Versorgungspunkte mit dem Meere zu schaffen, haben die Zarenpolitik und die militärischen Maßnahmen in Mittelasien und nach Persien zu in die rechten Wege geleitet, gegenüber den Expansionsbestrebungen des unerfülllichen Englands. Nur Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse haben zur Verbreitung der Ansicht geführt, Rußland wolle in Südpersien dem Britischen Rivalen das Feld räumen und sich vorläufig mit seinen wirtschaftlichen Erfolgen im nördlichen Persien beruhigen und daher lediglich hier das in die Wege geleitete Eisenbahnen von der kaukasischen Grenze bei Tiflis über Alexandropol nach Tabris weiter verfolgen. Demgegenüber sprechen sichere Anzeichen dafür, daß Rußland ernstlich daran denkt, das Persische Eisenbahnen in Angriff zu nehmen und einen Schienenweg von Ashabad entweder über Meshhed-Kerman nach Bender-Abbas am Persischen Golf, oder über Herat-Kerman nach dem gleichen Endziel zu legen. Erreicht Rußland bei der Ausführung dieses Projectes als Erster in Kerman das Ziel, so hat es nach unserer Ansicht das Kennen gegen England gewonnen, und die dann in kürzester Zeit aus Turkestan und dem Kaukasus, von Tashkent wie von Krasnowodsk heranrückenden Armeecorps werden durch die weitausläufigen Gegenden Südpersien und durch Beludschistan nach Indien schneller ihren Weg finden, als dies über schwierigere Gebirgs-

pässe von Nord- und Mittel-Afghanistan möglich ist. Auch in diesem Falle dürfte die militärische Bedeutung des Persischen Meerbusens dadurch zum Ausdruck kommen, daß der Sieger von Kerman die Operationen seiner Kriegesflotte in jenem Meere in der Hand behält und hier nicht nur einen wirksamen Schutz von Flanke und Rücken, sondern auch unter Umständen eine werthvolle Basis für seine Zufuhr findet.

Es ist in der Deutschen Presse wiederholt betont worden, daß Deutschland mit der Bagdad-Bahn und im Persischen Meerbusen nur wirtschaftliche Zwecke verfolge. Diesen Aufgaben wollen wir in diesen Zeiten nicht weiter nachgehen, sondern nur das Eine betonen, daß sich nach unserer Ansicht wirtschaftliche und strategische Zwecke nicht trennen lassen und daß die Bagdad-Bahn wie der Persische Meerbusen auch für Deutschland außerordentlich hohen militärischen Werth haben, als der nächste Weg nach Ostafrika, Ostasien und den überseeischen Besitzungen für den immerhin möglichen Fall, daß in Folge politischer Verwicklungen der Suez-Canal gesperrt ist.

W.

Telegramme.

Hamburg, 29. Januar. (C. T. C.) Der der „Hamburg - Mexica - Linie“ gehörige Dampfer „Australia“, der auf der Scheide auf der Höhe von Doel gekentert ist, ist nach neueren, hier eingelaufenen Meldungen durchgehoben und dürfte total verloren sein.

Leipzig, 29. Januar. (C. T. C.) Der Geheimen Justizrath Mecke, welcher dem Reichsgericht seit dessen Bestehen als Rechtsanwält angehört, ist heute hier gestorben.

Saag, 29. Januar. (C. T. C.) [Meldung des „Reuter'schen Bureau's.“] Der hier anwesenden Varen-Deputation ist durchaus nichts von dem Inhalte der Note bekannt, welche die Niederländische Regierung an die Englische Regierung gerichtet hat.

Rom, 29. Januar. (C. T. C.) [Meldung der „Agenzia Stefani.“] Der Deutsche Kaiser ließ Adelaide Ristori aus Anlaß ihres 80. Geburtstages durch den Deutschen Botschafter unter Ausbreiten des Bedauerns, die große Italiensche Künstlerin, deren Genie ehemals auch das Deutsche Publikum in Begeisterung versetzt habe, nicht persönlich zu kennen, seine Glückwünsche aussprechen und einen Blumenkorb überreichen.

(Siehe auch in der II. und III. Beilage.)

Antliche Nachrichten.

Der König hat dem General der Infanterie Freiherrn von der Goltz, Commandirendem General des I. Armeekorps, bisher Chef des Ingenieur- und Pionier-Corps und General-Inspector der Festungen, das Großkreuz des Rothen Adler-Ordens mit Eichenlaub und Schwertern am Ringe verliehen.

Der König hat dem Rechtsanwält und Notar, Geheimen Justizrath Hilt zu Limburg a. d. L., den Rothen Adler-Orden zweiter Klasse, dem Hofmeister Störig zu Kamslau den Rothen Adler-Orden dritter Klasse mit der Schleife, dem Rechtsanwält und Notar, Justizrath Dr. Cohn zu Breslau, dem Piarer emer. Siemsen zu Osnabrück, bisher zu Wolf im Kreise Hamm, und dem Deichhauptmann a. D. Otto Wannow zu Danzig den Rothen Adler-Orden vierter Klasse, dem Ober-Stabsarzt a. D. Dr. Wagner-Wolus zu Esfurt, bisher Regiments-Arzt des Thüringischen Feld-Artillerie-Regiments Nr. 19, dem Ober-Stabsarzt a. D. Dr. Herlich zu Rieding, bisher Regiments-Arzt des Fuß-Artillerie-Regiments von Lingen (Spreußisches) Nr. 1, und dem Postdirector Eichler zu Hildesheim den Königlich-Kronen-Orden dritter Klasse, dem Stadtverordneten, Rentner Heinrich Lötten zu Hensburg, dem Eisenbahn-Stationen-Einnehmer a. D. Brinzel zu Kassel, dem Eisenbahn-Stationen-