

Berliner Börsen-Beitung.

Die Zeitung erscheint in der Woche zu fünfmal.

Bezugs-Preis:

Bierteljährlich für Berlin 7 M., 50 Pf., ohne Postlohn, für ganz Deutschland 9 M., Österreich 13 Kr., 82 Sch., Rußland 1 Rub. 55 Kop., Holland 7 Fl. 50 Gld.

Für Frankreich, Belgien, England, Schweiz, Amerika usw. Kreuzbände Sendung 20 M. für das Vierteljahr.

Bestellungen werden angenommen für England in London bei Messrs. Stegle 30 Lime Street E.O. und sowie & Co. 19 Gresham Street E.O.

Bestellungen werden angenommen

bei allen

Postanstalten, Zeitungs-Spediteuren und unserer Expedition.

Als besondere Beilagen erscheinen: Verdingungs-Anzeiger.

Hotels- und Bäder-Anzeiger.

Vollständige Ziehungslisten der Preussischen Klassen-Lotterie.

Allgemeine Verlosungstabellen mit Restanten-Listen

und viele andere wichtige tagesaktuelle Nachrichten.

Insertions-Gebühr:

Die vierspaltige Zeile 50 Pf.

Rechnung:

Am I, Nr. 243.

Telegraphen-Adresse: **Börsenfronte.**

Redaktion und Expedition: Berlin W. 8., Kronenstraße Nr. 37. Annahme der Inserate: In der Expedition.

Zur nächsten Quartal erscheint die Berliner Börsen-Beitung 54. Jahrgang

in gewohnter Weise, d. h. in sechs Abend- und sechs Morgen-Nummern wöchentlich.

Die reichhaltige Fülle des Materials, welches unsere Zeitung den Lesern bietet, die Verlässlichkeit ihrer politischen, kommunalen, Kunst und Wissenschaft betreffenden Nachrichten, die große Zahl der Original-Telegramme in der Morgen- wie Abend-Ausgabe sind bekannt, ebenso, neben dem täglichen, acht Seiten starken Kurszettel, die vielen besonderen Beilagen zur Zeitung — Tabelle der Eisenbahn-Einnahmen, Verdingungs-Anzeiger, allmonatlicher Couponskalender, Kurszettel-Kommentar, Verlosungs- und Restanten-Listen einschließlich Ziehungs-Liste der Preussischen Klassen-Lotterie, sowie anderer genehmigter Lotterien.

Die nachts telegraphisch eingehenden Notierungen der New-Yorker und Chicagoer Börse bringen wir schon in der Morgennummer.

Von der 8. Auflage des Sammelwerks

„Deutsches Bankier-Buch“

können noch Exemplare abgegeben werden, u. zw.: broschiert zum Preise von M. 12,— und gebunden M. 13,50.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements — damit die Zustellung der Zeitung keine störende Unterbrechung erleidet — ersucht

die Expedition

der Berliner Börsen-Beitung. Berlin W. 8., Kronenstr. 37.

Vom Tage.

Das österreichische Abgeordnetenhaus genehmigte gestern mit überwiegender Majorität den gesamten Staatsvoranschlag nebst den vom Budgetausschuss beantragten Resolutionen.

Der französische Senat nahm gestern die Vorlage über den Rückkauf der Westbahn im ganzen mit 155 gegen 118 Stimmen an.

Die französische Deputiertenkammer verhandelte gestern über eine Interpellation betr. die Abiegung eines antimilitaristisch gestimmten Votums. Die Kammer billigte die Erklärung der Regierung mit 472 gegen 70 Stimmen.

Aus New-York wird berichtet, daß der Staat Texas das Eigentum der Standard Oil Company beschlagnahmte, da die Gesellschaft die ihr auferlegte Geldbuße von 6 Mill. Doll. nicht bezahlt hat.

Die Hedschabahn.

Petersburg, 24. Juni.

War mancher Leser dieser Zeilen wird sich fragen, was die vorstehende Ueberschrift bedeutet. Und mit Recht, denn selbst in Deutschland, dessen ökonomische Interessen mächtig verknüpft sind auch mit denen des türkischen Reiches, hat man — von den direkt beteiligten Industrien abgesehen — keine genauere Kenntnis von dem hier zu schildernden Bahnbau.

„Hedschab“, das ist der Regierungsbezirk, in dem die heilige Pilgerstadt Mekka liegt und nach welchem der große Bahnbau von Damaskus bis Mekka, der in absehbarer Zeit, via Konstantinopel, auch Europa mit der Geburtsstätte des Propheten verbinden wird, seinen Namen erhielt. Am 1. Mai 1900, somit vor acht Jahren, verließ der Sultan, nach eingehenden Beratungen mit einem Kreise patriotisch gesinnter Staatsmänner, das Trabe zum Baue der Hedschabahn.

Die Europäer am Bosphorus, die Diplomaten nicht ausgenommen, lächelten über diesen „Kaiserlichen Willen“ (Trabe), der 2000 Kilometer Länge dekretierte, ohne auch nur anzudeuten, woher man das Geld hierzu nehmen sollte. Tatsächlich zweifelte aber selbst gute Kenner der Türkei, darunter getreue Untertanen des Sultans, als auch hohe und höchste staatliche Würdenträger an dem Zustandekommen des großartigen Projektes. Ohne Appell an die europäischen Völkern, ohne Ottomanbank, ohne Anleihe eine so große Bahn bauen — unmöglich!

Nur ein Staat zweifelte nicht an der bloß schlummernden Kraft des türkischen Volkes; nur ein christlicher Herrscher Europas, der durch mehrfache Reisen sich genaue Kenntnisse über Land und Leute erworben hatte, ahnte die Wiebergeburt des osmanischen Reiches vorher: Deutschland und sein Kaiser Wilhelm II. So hat dem auch Deutschland, zum nicht geringen Verdruß der anderen Großmächte, ganz besonders aber Englands, bis heute den fast ausschließlichen Nutzen aus dem neuen Bahnbau gezogen, wie es ja auch durch die „Anatolische Eisenbahn“ und eine große Anzahl anderer Unternehmungen heute nach jeder Richtung hin eine dominierende Stellung am Bosphorus einnimmt.

Schon ein Jahr nach dem kaiserlichen Trabe, am 1. September 1901, wurde die Strecke Muzil—Der'a, ein Jahr später Der'a—Zera und schon am 1. September 1904 die Teillinie Damaskus—Ma'an, 460 km, dem Betriebe übergeben. Eine kaiserliche Spezialkommission, an deren Spitze sich der Minister der Sozial (frommen Stiftungen) Turschan Pascha befand, nahm in Gegenwart der von allen Seiten herbeigeeilten mohammedanischen Bevölkerung die feierliche Einweihung vor. Schon zwei Jahre später waren 950 km, bis Medain Salih, fertiggestellt!

In keinem Lande und zu keiner Zeit ist ein ähnliches großartiges Werk geschaffen worden! Aus frommen Gaben der mohammedanischen Welt, aus Abzügen an den Beamtengehältern und ähnlichen, dem „heiligen Bahnbau“ zugesicherten Einnahmen ist legerer entstanden und durchgeführt worden. Am 1. September d. J., dem 33. Thronbesteigungstage des Sultans, wird die ganze Linie Damaskus—Medina, 1700 Kilometer, feierlich eröffnet werden, während die letzten dreihundert Kilometer Medina—Mekka erst in zwei Jahren benutzbar sein dürften, weil der Scheriff von Mekka, in dessen Mauern noch niemals ein Ungläubiger geweiht hatte, wünscht, daß der Bau auf dem Boden des heiligen Hedschab ausschließlich von Mohammedanern ausgeführt werde. Uebrigens wurde dieser ganze großartige Schienenweg, mit seinen Tunneln, seinen 1200 Ueberführungen, Viadukten und 65 Brücken, zu allergrößtem Teile von türkischen Ingenieuren, Handwerkern und Arbeitern durchgeführt; nur der erste Bauingenieur, Meisner-Pascha und einige seiner Ge-

hülfen, fast durchweg Deutsche, sind Christen. Die Kosten des gesamten Baues wurden auf bloß zweihundert Millionen Francs veranschlagt, eine verhältnismäßig geringe Summe, die sich daraus erklärt, daß der Bau von eigens geformten militärischen Arbeiter-Bataillonen durchgeführt wird, deren feststehend vorzüglich geschulte Erbauer nirgend ihresgleichen haben und die in drei Infanteriebataillone, als Erbauer, in zwei Eisenbahnbataillone, als Handwerker, und in je eine Pionier- und Telegraphen-Kompagnie formiert sind. Keine andere Armee Europas besitzt heute ein so geschultes, seit Jahren erprobtes und ausdauerndes Eisenbahnbau-Korps.

Die nötigen Bausteine werden überall an Ort und Stelle gewonnen, das Holz von der muslimanischen Bevölkerung aus freien Stücken, ohne jede Vergütung und ohne große Kosten herbeigeführt. Unter solchen Umständen ist also begreiflich, daß der Bahnbau unglaublich rasch vor sich ging und geringere Mittel erforderte, als sonst irgend einer der Welt.

Der rollende Park, der ganze Schienenstrang wurde aus Deutschland bezogen, dessen Industrie auch sonst überall in den türkischen Landen jeder anderen vorgezogen wird. Kein Wunder also, daß besonders Engländern neidisch ist und — hierfür ist ja die Revolver-Entrevue ein drastischer Beweis — verhaßt, der Türkei in Mazedonien Schwierigkeiten zu bereiten. Man hofft wohl an der Themse, dadurch den deutschen Einfluß zu begrenzen. England und Frankreich bilden auch überdies dem raschen Entwicklungsgange der Türkei mit scheelen Augen zu, sehen sie doch in der „deutschen, Anatolischen Eisenbahn“ eine politische Gefahr, und dollands die „Hedschabbahn“, die man in London und Paris als Utopie betrachtete, die nun aber doch fertig ist, häßt England nicht mit Unrecht für eine böse Konkurrenz des Suez-Kanals. Sowie einmal die geplante Zweigungsverbindung nach Dschedda fertig gestellt ist, werden vor allem Reisende und Frachten den kürzeren Landweg wählen, wie ja andererseits die „Anatolische Bahn“ dem Suez-Kanal die ganze „indische Post“ wegnehmen dürfte. Die millionenreichen Aktionäre des Suez-Kanals, Engländer und Franzosen, sind mit dieser Entwicklung der Dinge freilich nicht zufrieden, sie möchten nach wie vor die ganze Welt tributpflichtig machen; Europa aber wird aus der Wiebergeburt der Türkei einen unberechenbaren Nutzen ziehen. Syrien, Palästina und Arabien werden der Kultur eröffnet, Mesopotamien wird nach tausendjährigem Schlafe die Schleißen seines Reichthums aufstun und ihn nach dem Abendlande ergießen; neues Leben vom Bosphorus bis Bagdad und nach dem Jemen, von der Sulinamündung bis an das Delta des Euphrat und Tigris. Welche Perspektive für die Industrie und agrarische Welt, wenn die von der Natur so unendlich begabten Länder des „Tausend und einer Nacht“, mit ihren jährlichen Doppelenterten, den von christlichen Dichtern bejüngerten Reichthum Arabiens durch die Füllhörner der Eisenbahn und Schiffahrt über das alte Europa ausschütten werden. Die Türkei bezieht nicht nur ihre Kanonen von Krupp, ihre Gewehre von Mauser, Schienen, Waggonen und Lokomotiven von deutschen Werken, sowie zehntausende aller möglichen Bedarfsartikel von deutschen Fabrikanten und Kaufleuten, sie schafft auch sonst, durch Entsendung von Offizieren und Studenten nach Deutschland, durch Berufung deutscher Generale, Professoren und Ärzte nach Konstantinopel, eine Art germano-orientalische Kultur, die berufen ist, im laufenden Jahrhundert durch Aherbringung von Ost und West eine bedeutende Rolle zu spielen im Entwicklungsgange der Menschheit.

Die oberste Leitung aller Arbeiten der neuen Bahn liegt in den Händen der vom Sultan ernannten Hedschabbahnkommission, welcher der jeweilige Großwesir zu präsidieren hat. Als Vertreter des Sultans für dieses sein Lieblingswerk fungiert in diesem