Nummer 9. XXI. Jahrgang. **Abend-Ausgabe.** Mittwoch, 6. Januar 1892.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Ein preußisch-mecklenburgischer Militärkonflikt?

Schon seit Wochen gingen, vornehmlich in der Haupt- und Residenzstadt des Bundesstaates Mecklenburg-Schwerin, Gerüchte über Reibereien zwischen den mecklenburgischen und den nach Mecklenburg abkommandirten Militärs im Publikum um; doch war es bei der Zugeknöpftheit der Behörden schwer, hinter den Kern der Sache zu kommen. Allmälig lüftet sich nun der Schleier. Zunächst gebührt dem Organ der mecklenburgischen Konservativen, den „Meckl. Nachr.", der Ruhm, gewisse Vorgänge in den betr. Kreisen besprochen zu haben. Allerdings ist dies in einer so verklausulirten Art geschehen, daß ein Nichteingeweihter kaum die Absicht gemerkt hat.

Das genannte Blatt brachte nämlich am 1. Januar eine Neujahrsbetrachtung, in welcher unter Hinweis auf bestimmte Vorgänge in bayerischen Militärkreisen, in denen die Zuneigung für Preußen kaum jemals bedeutend gewesen sei, gesagt wurde, „es sei bedauerlich, wenn Preußen sich da Feinde mache, wo es Freunde haben könnte, wenn es auch anderen Bundesstaaten gegenüber eine Politik verfolgt, welche die wohldenkenden Männer aller Parteien mit Nothwendigkeit gegen sich aufbringt, um nicht zu sagen, empört. Fürst Bismarck habe, so lange das Deutsche Reich besteht, stets das seinige gethan, um den inneren Frieden zu wahren und nicht künstlich da Unwillen zu wecken, wo ursprünglich die Freude am Reiche vorhanden war. Man geht jetzt andere Wege. Es werde jetzt nach Bedarf die Rücksicht durch Rücksichtslosigkeit, das Recht durch die Macht des Stärkeren ersetzt, auch wohl gelegentlich die Autorität der angestammten Fürsten mißachtet und untergraben. Das sei aus mehr als einem Grunde zu beklagen. Wer solche Autorität erschüttert, erschüttere das Autoritätsgefühl im Volke überhaupt. Und es läge dergleichen Vorgehen keine andere Gesinnung zu Grunde, als die, welche man als sozialdemokratisch bezeichnet, wenn sie sich bei den minder gut situirten Volksschichten befindet — es sei die Gesinnung, die sich über das Recht hinwegsetzt, sofern man sich Vortheil und Nutzen vom Rechtsbruch verspricht". Das feudale Blatt, nach welchem wir bis hierher wörtlich zitirt haben, hat den Muth, die Bemerkung hinzuzufügen: „Wir unsererseits machen aber hier keinen Unterschied und verurtheilen jede Rechtsverletzung, gleichviel ob es sich um Männer der schwieligen Faust, oder um Träger von Glacéhandschuhen handelt. Je höher hinauf die Willkür, um so größer der Schade, der angerichtet wird." Das ist eine Sprache, welche man am allerwenigsten von einer feudal-konservativen Zeitung im Lande Mecklenburg erwarten sollte. Die Ursache dazu muß gewiß eine ganz außergewöhnliche sein. Beim näheren Zusehen entdecken wir denn, daß es ein ziemlich abgelagerter, partikularistischer Aerger ist, der sich hier trotz aller Schärfe der Sprache recht verblümt Luft macht, denn von den Vorgängen, welche diesen Aerger erzeugt haben, wird auch nicht ein einziger angeführt.

Wir wollen zunächst des Vorfalls erwähnen, welcher bei den „Meckl. Nachr." das Maß zum Ueberlaufen brachte. Vor mehreren Wochen wurde in der mecklenburgischen Festung Dömitz ein Soldat preußischer Nationalität wegen gewisser Vergehen festgesetzt. Der Kommandant der Festung, welcher dem mecklenburgischen Militärdepartement direkt unterstellt ist, diktirte dem Soldaten seine Strafe. Daraufhin wurde von den preußischen Offizieren der Besatzung die Freilassung des Mannes verlangt, weil nach der Militärkonvention das mecklenburgische Departement nicht das Recht der Bestrafung habe. Der Kommandant verweigerte die Erfüllung der Forderung. Nun sollen die preußischen Offiziere beim Kriegsministerium — wahrscheinlich doch durch die nächst vorgesetzte Instanz — Verhaltungsmaßregeln eingeholt haben. Die Antwort lautete: Die Freilassung ist bei fernerer Weigerung des Kommandanten mit Gewalt zu erzwingen. Der Kommandant hat darauf hin nach eingeholter Information vom Militärdepartement in Schwerin erklärt, er weiche nur der Gewalt und protestire gegen dieses Vorgehen.

Das geschah vor mehreren Wochen. Heute ist der Kommandant noch auf seinem Posten und den preußischen Offizieren ist bisher auch nichts passirt. Dagegen scheinen in den höheren Militärkreisen die Folgen des Konfliktes sich schon fühlbar gemacht zu haben. Der Chef des Militär-Departements, welcher zugleich Generaladjutant des Großherzogs ist, der preußische Generallieutenant a. D. Freiherr von Brandenstein, hat seinen Abschied erbeten und — erhalten. Wie es heißt, wird der preußische Oberstlieutenant a. D. von Malhahn zum ersten Flügeladjutanten des Großherzogs ernannt werden und ihm soll nach Berliner Blättern die Aufgabe zufallen, das Militärdepartement aufzulösen. Dem mecklenburgischen Militärdepartement unterstehen die Kommandanturen Schwerin und Rostock, die durch Fritz Reuters „Festungstid" einigermaßen bekannt gewordene Festung Dömitz, die militärische Gerichtsbarkeit — die eben jetzt in Zweifel gezogen ist —, das Invalidenwesen, Militärauwärter u. A.

Es erscheint zunächst nicht recht glaubhaft, daß jetzt nur infolge dieser Vorgänge an die Beseitigung dieser allerdings nur Kosten verursachenden Institution gegangen werden soll; es ist aber nicht unwahrscheinlich, daß dieselbe schon von langer Hand geplant ist. Wir erfahren das wiederum durch die oben schon angeführten „Meckl. Nachr.". Sie bringen nämlich in ihrer Nummer vom 5. Januar einen zweiten Artikel in der Angelegenheit, welcher schon durchsichtiger erscheint. Der Chefredakteur der „M. N." und Verfasser des Artikels ist nämlich Offizier a. D. und giebt in dem Artikel Reminiszenzen zum Besten, wonach die Absicht der Beseitigung des Militärdepartements schon seit Jahren bestehen muß. Der Verfasser erinnert in dem Artikel an eine Aeußerung des Generals von Leszczynski, welcher früher ein Kommando in Schwerin inne hatte, wonach derselbe „mit größter Offenheit vor vielen Zeugen" vor Jahren sich über die Aktion gegen die Militärkonvention ausgesprochen habe. Der genannte General soll geradezu erklärt haben, das Streben Preußens ginge auf Beseitigung der Militärkonventionen. Nebenher wird noch erzählt, daß, als das Mecklenburgische Jägerbataillon nach Colmar im Elsaß verlegt wurde, der Magistrat der von dem Verlust betroffenen Stadt Schwerin um Ersatz durch einen anderen Truppentheil petitionirt, aber die Antwort erhalten habe, so lange die Militärkonvention bestände, sei an eine Vermehrung der Truppen in Mecklenburg nicht zu denken. Wir können nicht behaupten, ob diese, wohl mündlich ertheilte Antwort, auch vom General von Leszczynski gegeben wurde.

Zunächst hat der Feldzug der „Meckl. Nachr." eine rein partikularistische Tendenz. Daß das Blatt die preußischen Offiziere, welche nach seiner Meinung über das bestehende Recht sich hinwegsetzten, mit den Sozialdemokraten, die dasselbe thun wollen, in eine Linie stellt, wird ihm vielfach verdacht und es hat auch, wie es selber mittheilt, die Quittung dafür bereits erhalten. Es sind zahlreiche Abbestellungen erfolgt, nachdem der in Schwerin wohnende Divisionsgeneral an die „Meckl. Nachr." bereits eine, wie sich in der Folge zeigte, fruchtlose Verwarnung erlassen hatte.

Mit Rücksicht auf diese, wie gesagt, schon wochenlang spielenden Dinge gewinnt das Telegramm des Großherzogs Friedrich Franz an den Reichskanzler Grafen Caprivi, welches den Letzteren zu den Handelsverträgen beglückwünschte, nachträglich eine besondere Bedeutung. An den preußischen Militärbehörden ist es aber, ein aufklärendes Wort zu sprechen, damit die Ungewißheit über die Machtbefugnisse der höchsten Militärpersonen in Mecklenburg gegenüber den preußischen beseitigt werde. Die Stimmung in Mecklenburgs Bevölkerung ist lediglich abwartend; Preußenfeindlichkeit existirt dort so gut wie nicht und die Gemüther werden sich sofort beruhigen, wenn erwiesen wird, daß das bestehende Recht nicht verletzt wurde.

* Die viel erörterte, vom Landrath Stubenrauch für den **Kreis Teltow** eingeführte **Bauordnung** hat in einer an die Regierung gerichteten Petition des Vereins Rixdorfer Grundbesitzer und des Kommunal-Bezirks-Vereins zu Rixdorf, sowie des Vereins der Grundbesitzer und Bewohner von Britz und des Bürgervereins zu Britz eine vernichtende Kritik erfahren. Es wird schlagend nachgewiesen, daß sie für das mit öffentlichen Straßen versehene Gebiet der beiden Ortschaften völlig verfehlt und ohne jede eingehende Kenntniß der bestehenden Verhältnisse erlassen sei. Darüber herrsche dort nur eine Stimme. Wir wollen von den vielen Gründen der Petition den einen anführen: „Die Straßen 200, 204 und 206 des Bebauungsplanes von Rixdorf bieten eine Möglichkeit an ihnen zu bauen überhaupt nicht mehr." Die Petenten bitten, die angefochtene Polizeiverordnung aufzuheben, sowie ferner bei Erlaß weiterer baupolizeilicher Verordnungen für einzelne Kreistheile die Gemeindevertretungen der betreffenden Gemeinden vorher zu hören. Inzwischen hat die **königliche Regierung** zu **Potsdam**, wie wir erfahren, bereits den Herrn **Landrath angewiesen**, seine **Bauordnung** vom 15. Dezember wieder **aufzuheben.** Herr Professor Wagner hätte sich kein liebevolles Eintreten für diese landräthliche Schöpfung also ersparen können. Das schnelle und entschiedene Vorgehen der Regierung verdient alle Anerkennung und wird die in den Vororten herrschende Aufregung wohl beschwichtigen. Wir wünschen nur, daß die Regierung für die Zukunft derartige landräthliche Ueberraschungen unmöglich machte. Jedenfalls haben wir es bei der Aufhebung der noch kaum in Kraft getretenen Verordnung mit einem schönen Erfolge der Presse zu thun.

* Das Erkenntniß, welches der Landgerichtsdirektor Schmidt in der Beleidigungsklage des Geh. San. Rath Dr. Baer gegen den Redakteur der Krz.-Ztg. v. Hammerstein und den Schriftsteller Dr. Jonghe verkündigte, enthält eine sehr bemerkenswerthe Erörterung über die Anwendung des § 193 des Reichsstrafgesetzbuches. Diese Bestimmung handelt bekanntlich von der **Wahrnehmung berechtigter Interessen.** Nun besteht solch ein Recht, die Interessen Dritter wahrzunehmen, selbst auf die Gefahr hin, Andere dadurch zu verletzen, allerdings nicht. „Wohl aber — und hier liegt eben der beachtenswerthe Theil jener Ausführung — steht der Presse auch als solcher die Wahrnehmung der Interessen Dritter zu", so bald diese Interessen zugleich „einen allgemeinen Charakter" haben. In dieser Lage hat sich Herr von Hammerstein „als der Redakteur eines angesehenen Blattes" befunden. „Es kam nur darauf an, daß er es in einer Weise that, die ihn vor Verfolgung schützt. Nun bleibt Jemand straflos, wenn er in Wahrnehmung berechtigter Interessen handelt, sofern nicht die Absicht der Beleidigung erkennbar ist." Diese Begründung ist für die gesammte Presse von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung und es wäre daher sehr zu wünschen, daß ein Weg bis zu einer Reichsgerichtsentscheidung in dieser grundsätzlich so wichtigen Angelegenheit gesucht würde.

* „Noch kein Gesetz hat in der ländlichen Bevölkerung einen solchen Unwillen und eine solche Unzufriedenheit hervorgebracht wie das **Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz.** Niemand ist mit diesem Gesetze zufrieden, weder der Arbeitgeber noch

Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin-Hamburger Flußschifffahrt.

Von (Nachdruck verboten.)

Franz Holbach.

Seit einem Jahrzehnt gelangt man in den betheiligten Kreisen allgemein immer mehr zu der Ueberzeugung, daß die Eisenbahnen allein nicht im Stande sind, die gesteigerten Verkehrsbedürfnisse da zu befriedigen, wo es sich um billige Beförderung von Massengütern handelt, daß hierzu vielmehr in erster Linie die Wasserstraßen berufen sind, sowohl die natürlichen Flußläufe, wie auch die künstlich hergestellten Schiffahrtskanäle. Die Vereine zur Förderung der Flußschiffahrt haben in dieser Hinsicht bereits sehr Ersprießliches geleistet, und die preußische Staatsregierung hat mit dankenswerther Entschlossenheit ebenfalls die frühere Lässigkeit überwunden, die Bedenken, daß die Wasserstraßen ihrem Eisenbahnneze erhebliche Konkurrenz machen könnten, fahren lassen und sich dem Ausbau der Wasserstraßen mit anerkennenswerthem Eifer gewidmet. Manches ist geschehen, Vieles bleibt zu thun übrig. Gerade für unser märkisches Wasserstraßennetz sind erhebliche Verbesserungen vorgenommen. Kaum vor Jahresfrist ist der Oder-Spree-Kanal dem Verkehre übergeben und es bedarf nur noch der Vollendung der in der Ausführung begriffenen Regulirung der Unterspree, um eine Schiffahrtsstraße zwischen Breslau und Hamburg zu besitzen, welche das Befahren mit Flußschiffen von 65,00 Meter Länge, 8,5 Meter Breite und 10,000 Centner Ladefähigkeit gestattet.

Es muß als ein verdienstliches Werk hingestellt werden, daß gerade zu einer Zeit, wo die Augen aller Freunde der Binnenschiffahrt mit Spannung auf die Vollendung dieser so wichtigen Schiffahrtsstraße gerichtet sind, Herr Dr. Konrad Toche-Mittler eine sozialpolitische Studie über den Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin-Hamburger Schifffahrt veröffentlicht hat. Da erfahren wir, daß bereits vor zweieinhalb Jahrhunderten die damalige Handelswelt die Herstellung des Friedrich-Wilhelms-Kanals mit der größten Ungeduld erwartete, da dadurch eine langersehnte Schiffahrtsverbindung zwischen Oder und Elbe, zwischen Breslau und Hamburg, wenn auch in weit bescheidenerem Maße geschaffen wurde.

Dieser nach unseren heutigen Begriffen kleine und unbedeutende Kanal zweigt zwischen Frankfurt und Fürstenberg aus der Oder ab, um über Müllrose die Spree zu erreichen. Der Bau des Kanals, welcher bereits 100 Jahre früher unter Ferdinand I. geplant war, ist einer der ersten Merksteine weitschauender preußischer Handelspolitik geworden, und darum lohnt es der Mühe, an der Hand der vorbezeichneten Broschüre etwas näher auf seine Geschichte einzugehen. Einige allgemeine Bemerkungen seien indessen vorweg geschickt.

Durch seine Binnenlage ist Deutschland gleichsam zum Mittelpunkte des europäischen Verkehrs geschaffen; in seinen Grenzen treffen sich die Verbindungslinien zwischen Ost und West, Nord und Süd. Hieraus kommt, daß seine großen, schiffbaren Flüsse eine überaus günstige Gestaltung aufweisen und die Bestimmung des Landes, im Weltschandel eine große Rolle zu spielen, in günstigster Weise unterstützen. Waren Rhein und Donau von jeher Straßen des Weltverkehrs, so vermochten Elbe und Oder dieser Bestimmung während des Mittelalters in keiner Weise zu genügen. Es hängt das auf das Engste mit den staatlichen Verhältnissen Deutschlands zusammen. Handel und Wandel blühte im Mittelalter ausschließlich in den Städten, welche eine weitgehende Lokalpolitik trieben. Mit dem Beginne des 16. Jahrhunderts trat hierin allerdings eine Wendung ein. Die Städte verfielen, an ihre Stelle trat der moderne Staat! Die Erscheinungen engherziger Politik aber blieben bestehen. Der Stadtegoismus ging über auf die Territorien der Fürsten. Der Kampf der Städte wandelte sich um in den der Staaten, und je kleiner die Gebiete waren, um so mehr überboten sie sich in der Schamlosigkeit der Mittel, Handel und Gewerbe der Nachbarländer zu stören und die Verkehrsstraßen in ihre Hand zu bringen.

An der Oder befanden sich drei derartige, einander feindlich gegenüberstehende Staaten: Schlesien mit Breslau, Brandenburg mit Frankfurt und Pommern mit Stettin. Einen wahrhaft traurigen Eindruck aber machen die unentwirrbaren Verwicklungen und Streitigkeiten der Elbuferstaaten: Böhmen, Sachsen, Anhalt, Magdeburg, Brandenburg, Braunschweig-Lüneburg, Mecklenburg, Lauenburg, Hamburg und Holstein. Die natürliche Folge war, daß die einander stets widerstreitende Interessenpolitik all dieser vielen territorialen Mächte die großen Vortheile dieser das tiefe Innere Deutschlands mit der Nord- und Ostsee verbindenden mächtigen, natürlichen Handelsstraßen vollständig lähmte und aufhob. Zählte man doch bereits zu Anfang des 17. Jahrhunderts auf der Elbe bis Hamburg 47 Zölle. Die Selbstsucht der Machthaber trat hervor in der Neigung fortwährender Zollerhöhung und Zollvermehrung.

Für Brandenburg begannen erst bessere Tage mit dem Regierungantritts des großen Kurfürsten, nachdem der 30jährige Krig den Staat bis an den Rand des Verderbens gebracht hatte. Allen seinen Zeitgenossen voraus, erkannte dieser große Fürst klaren Blicks die Ursachen des wirthschaftlichen Verfalls; leider fehlten bei der vollständigen Erschöpfung des Staates meist die Mittel zur Verwirklichung der großen und kühnen Pläne. Hindernd stand auch der Entwickelungsgang, welchen der preußische Staat genommen, einer einheitlichen Wirthschaftspolitik, vornehmlich einer gesunden Strompolitik, entgegen. Nicht von innen heraus hatte sich Brandenburg-Preußen vergrößert, indem es kulturverwandte Nachbarn sich angegliedert, sondern bald war ihm ein Fetzen Landes, bald dort ein solcher zugefallen. So waren Verwaltung, Landesvertheidigung, Wirthschaftsführung und Handelspolitik erheblich erschwert.

Was nun besonders die Strompolitik anlangt, auf welche es hier vornehmlich ankommt, so war der Anfang zu einer Besserung und Gesundung derselben mit dem Erwerb Magdeburgs gemacht. Preußen hatte jetzt einen größeren zusammenhängenden Ländertreiben an beiden Seiten der Elbe; mit zunehmender Machtstellung erwarb es eine führende Stellung in den Elbfachen.

Durch den Besitz von Stettin und Vorpommern kam, wenn auch erst später, ein großer Theil der Oder ebenfalls in seine Hände.

Da nun die Landstraßen — Chausseen sind in Preußen erst eine Errungenschaft der Neuzeit — während dieser Zeit zumeist in schlechtem Zustande waren, weil die Gemeinden die Kosten für Anlage und Unterhaltung nicht aufzubringen vermochten, eine Staatsunterstützung aber nicht zu ermöglichen war, so wählte man, wenn irgend angängig den Wasserweg. Die Wasserverbindungen zu heben, sind daher verschiedentlich Anstrengungen gemacht worden.

Der erste, von Erfolg gekrönte Versuch, auch Binnenkanäle anzulegen, ist nun der Bau des Friedrich-Wilhelms-Kanals. Er bildet daher den eigentlichen Anfang einer selbstständigen und eigenmächtig vorgehenden, preußischen Strompolitik und daher den Ausgangspunkt für jede Darlegung der letzteren.

Wenn wir uns nunmehr zu der Vorgeschichte dieses Kanals wenden, so sei zunächst daran erinnert, daß der untere Oderhandel bis in das 16. Jahrhundert in hoher Blüthe gestanden und das entschiedene Uebergewicht über den brandenburgischen Verkehr auf der Spree, Havel und Elbe behauptet hat. Er umfaßte