Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt“ erscheint täglich zweimal mit Ausnahme des Sonntags, an welchem es nur in einer Morgenausgabe ausgegeben wird. Man abonnirt außerhalb Berlins bei allen Post-Anstalten des deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande (Holland), Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Rußlands und der Donaufürsten; für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur per Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich. In Berlin abonnirt man bei der Haupt-Expedition, Jerusalemerstraße 48/49; sowie deren Filialen: Friedrichstraße 66, Potsdamerstraße 59, Königstraße 56/57, Prinzenstraße 41, Alt-Moabit 138, Chausseestraße 16, Große Frankfurterstraße 106; ferner bei allen Stadtpostämtern und den Zeitungsspeditionen Berlins und der Vororte.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis auf das „Berliner Tageblatt“ nebst „Handels-Zeitung“, sowie dem illustrirten Witzblatt „U.L.K“, der feuilleton. Montags-Ausgabe „Zeitgeist“, der „Technischen Rundschau“, dem Sonntagsblatt „Deutsche Leschale“ und den „Mittheilungen über Landwirthschaft, Gartenbau und Hauswirthschaft“ durch die Post bezogen vierteljährlich 5 Mark 25 Pf., Ausland excl. Postaufschlag; bei directer Zusendung unter Kreuzband 14 M. pro Quartal (für Berlin bei täglich zweimaliger Zustellung vierteljährlich 6 M., monatlich 2 M.) — Inserate à Zeile 50 Pf. („General-Anzeiger“ 30 Pf.) werden in der Expedition Jerusalemerstraße 48/49, sowie deren Filialen: Friedrichstraße 66, Potsdamerstraße 59, Königstraße 56/57, Prinzenstraße 41, Alt-Moabit 138, Chausseestraße 16, Große Frankfurterstraße 106 angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 236. Berlin, Mittwoch, den 11. Mai 1898. XXVII. Jahrgang.

Die Kriegsrüstungen in Cadix.

II. Die neue Armada.*)

(Von unserem nach Spanien entsandten Spezial-Korrespondenten.)

△ **Cadix**, Anfangs Mai.

Carraca, wo die Werft und das Arsenal der Marine sich befinden, liegt im innersten Winkel der Bucht von Cadix. Welch ein prachtvoller Hafen diese wohl geborgene, breite Bucht sein könnte, wenn es nicht so an allen, und auch den primitivsten Einrichtungen fehlte!

Der kleine Dampfer, welcher die Verbindung zwischen Cadix und Carraca, zwischen dem äußersten und dem innersten Punkte der Bucht, herstellt, geht um 9 Uhr Morgens vom Quai von Cadix ab. Um zehn oder auch etwas später ist er am Ziel seiner Fahrt.

Während wir noch vor dem Quai lagen, füllte das Deck des Schiffes sich mit Leuten, welche die Uniform von Marineoffizieren, Ingenieuren, Inspektoren, Obermaschinisten trugen. Sie saßen auf allen Bänken des Decks, Cigaretten rauchend und die Zeitung lesend. Ich berechnete im Stillen, daß sie also erst um zehn auf den Arbeitsplatz kämen — in dieses Arsenal und auf diese Werften, wo man die neue Reserveflotte ausrüstet.

Der Dampfer fuhr ab. Das hellblonde, weiße und rosige Cadix, der Quai mit dem tagdieblich herumlungernden Hafengesindel, die grauen, verwitterten Wälle der Forts, alles entschwand allmälig. Zu beiden Seiten traten die Ebenen, niedrigen Küsten, auf denen hier und da ein Eselreiter gemächlich trabte, mehr und mehr zurück. Aber dann machte das Schiff einen kleinen Bogen und näherte sich dem linken Ufer.

Dort liegen die Werftstätten der Compagnie Transatlantique, der Dampfergesellschaft, welche bisher den Verkehr zwischen Spanien und seinen Kolonien versorgte. Die Compagnie Transatlantique wird sehr gelobt. Ihre Schiffe sind sauber und ordentlich gehalten und fahren verhältnißmäßig schnell. Unter den Beamten der Gesellschaft befinden sich zahlreiche Engländer.

Unser kleiner Dampfer hielt an dem Steg, der zu den Werften der Kompagnie führt, und einige Passagiere stiegen aus. Auf der Werft lagen vier große Schiffe, darunter eines, besonders stattlich, der „Buenos Ayres“. Auf allen vieren hatte die Umwandlung in Hilfskreuzer begonnen. Aus der Brustwehr waren Platten herausgeschlagen, und aus der so entstandenen Oeffnung sah hier und da bereits der Lauf eines Geschützes hervor. Jedes dieser Schiffe bekommt vier bis sechs Geschütze. Der „Buenos Ayres“ erhielt gerade Kohlen — aber er erhielt sie auf eine etwas sonderbare Weise. Das Kohlenschiff war mit dem Dampfer durch eine Leiter verbunden, und auf den Sprossen der Leiter standen Leute, welche ein kleines, mit Kohlen beladenes Körbchen von unten nach oben, von Hand zu Hand, wandern ließen. Das Körbchen war lange nicht so groß wie der Marktkorb einer guten Bürgersfrau, und wenn man überlegt, daß der „Buenos Ayres“ täglich siebzig Tonnen Kohlen verspeist, so kann man ungefähr ausrechnen, welche Zeit nöthig ist, um mit dieser Methode den Vorrath für eine längere Reise in den Bauch des Schiffes zu befördern.

Sechs andere Dampfer der Kompagnie lagen hundert Meter weiter, in der Bucht. Zwei von ihnen hätten bereits, nach dem regelmäßigen Fahrplan, nach Kuba abgehen müssen, aber die Furcht vor den Amerikanern hält sie hier zurück. Natürlich würde die Kompagnie durch den Krieg bereits stark geschädigt sein, wenn sie nicht auf der anderen Seite — durch Hergabe ihrer Schiffe zu Hilfskreuzern — gerade durch den Krieg verdiente. Sie ist heute einer der größten Gläubiger des spanischen Staates, und die Frage ist nur, was eigentlich aus ihr wird, wenn Kuba und die Philippinen eines Tages nicht mehr spanisch sein sollten.

Dann liegt da, noch tiefer in der Bucht, unsere weiße „Oldenburg“, die von Kreta und Tanger kommt und auf dem Wege nach Lissabon hier ausruht. Indem wir an ihr vorüberstreichen, kommt mir der vergangene Abend in den Sinn, wo ich mit dem liebenswürdigen deutschen Konsul von Cadix in dem deutschen Bierhause der Calle Zorilla gesessen, zwischen lauter prachtvollen Burschen: den Matrosen und Obermatrosen der „Oldenburg“. Lauter ausgesucht schöne, stämmige breitbrüstige Kerle! Sie hatten den Weg zu dem deutschen Bier sehr schnell gefunden, und der Bierkonsum in Cadix erreichte plötzlich eine nie dagewesene Höhe. Heimlich hatte ich ihre Zeche geblickt. Und als sie das erfuhren, sandten sie Einen aus ihrer Mitte ab, einen „höheren Grad“ und offenbar ihren besten Redner. Er stellte sich stramm vor unseren Tisch und hielt im Namen seiner Kameraden und in seinem eigenen einen Dankspeech. Er sagte, wie wohl es thue, nach den Strapazen auf Kreta — er hatte das Matrosendetachement kommandirt — wieder einen Tropfen guten Bieres auf der Zunge zu haben. Ein großer Redner war auch er nicht, aber so wohlerzogen, so manierlich, daß es eine wahre Freude war. Und es ist immer angenehm, diesen manierlichen Schiff bei seinen Landsleuten in der Fremde Konstativen zu kommen. Bei wie vielen unserer mehr oder minder gebildeten reisenden Landratten vermißt man ihn schmerzlich!

Nun lag auch die weiße „Oldenburg“ hinter uns, und eine halbe Stunde später hielt unser kleiner Dampfer an dem Steg von Carraca. Alle Passagiere stiegen aus. Die Ingenieure, Offiziere und Obermaschinisten schritten über den Steg zum Arsenal, vor dessen Thorweg zwei Marineinfanteristen auf Posten standen. Oder sie stiegen in Boote, um zu den Schiffen zu rudern, die hier vor Anker lagen.

Da war also die gesammte Streitmacht, welche die neue Armada, die Reserveflotte, bilden soll. Nur der „Carlos V.“, ein Panzer, der nach Cadix unterwegs ist, fehlte. Der „Pelayo“, der „Alfons XII.“, die „Vittoria“, die hamburgische „Normannia“ und ein Torpedojäger lagen links vom Steg. Rechts die „Columbia“ und ein zweites Torpedoboot.

Der „Pelayo“ ist ein schönes, noch neues Panzerschiff. Er sieht sehr stattlich aus, mit vier großen Geschützen auf dem Deck und vielen kleineren hinter den Luken. Er ist der Stolz und die Hoffnung von Spanien, sein Bild hängt in den Schaufenstern von Madrid, und wenn der Spanier den Namen „Pelayo“ ausspricht, thut er das mit Andacht. Indessen, ich habe Leute gesprochen, welche den „Pelayo“ sehr genau kennen, und diese Leute haben mir mancherlei gesagt, was weniger enthusiastisch klang. Es scheint danach, als sei der „Pelayo“ eine von jenen Schönheiten, die nur so lange schön sind, wie sie stillsitzen, und die weit weniger schön erscheinen, wenn man sie gehen sieht. Er hat einen schlechten Gang, — und darum ist er eigentlich nie viel gegangen. Man zeigt ihn immer nur in den Häfen, wo er dann der Gegenstand allgemeiner Bewunderung ist. Einmal wagte er sich hinaus, aber das Wagniß mißglückte.

Der „Alfons XII“ ist ein hübscher Kreuzer, gegen den und für den sich wenig sagen läßt, die „Vittoria“ eine besährte Jubiläumsgreisin mit allen Zeichen ihres Alters; man putzt sie jetzt heraus, hat ihr einen neuen Kessel gegeben und giebt ihr neue Kanonen, aber sie ist auch mit all diesem Anputz schwerlich viel mehr werth als die alten Pferde beim Stiergefecht, die nur die Bestimmung haben, unter dem ersten wüthenden Stoß der Stiere zusammenzubrechen.

Doch ich vergaß, daß noch ein funkelnagelneues Panzerschiff in der Bucht vor dem Arsenal liegt, das freilich diese Bucht so bald nicht verlassen wird. Seit zehn Jahren ist es im Bau. Neulich war man so weit, daß der Kessel eingesetzt werden konnte, — aber die Kette des Krahns zerriß gerade im ungünstigsten Moment, und der Kessel flog vierundzwanzig Fuß tief in den Schiffsraum hinab. Dort unten liegt er auch jetzt noch — natürlich zerschlagen und unbrauchbar. Auf dem Ufer konstruirt man nun einen neuen Riesenkrahn, der nur bestimmt ist, den Kessel wieder herauszubefördern.

Die Aufrichtung dieses Krahns scheint mir eine der hauptsächlichsten Arbeiten zu sein, die gegenwärtig im Arsenal zu Carraca ausgeführt werden. Die übrige Thätigkeit dürfte in der Konstruktion der Geschützlaffeten für die „Vittoria“, die „Normannia“ und die „Columbia“ bestehen. Diese Arbeiten werden im Inneren des wohlbewachten Hofes vollbracht. In denjenigen Höfen, welche frei nach der Wasserseite zu liegen, sieht man nur ein wirres Durcheinander von Kesseltheilen, Cylindern, losgerissenen Holz- und Eisenplatten, alten Kanonenkugeln und ähnlichen Abfällen ....

Der Oberzimmermeister ging mit wichtiger Miene und nervösen Gesten vorüber. Der Kommandant des „Pelayo“, der in seiner Civilkleidung wie ein langer hagerer Lehrer oder wie ein trockener Justizbeamter aussieht, riderte zu seinem Schiff. Der neue Oberbefehlshaber unserer von den Hamburgern verkauften „Columbia“ kam aus dem Arsenal. Dieser Seemann hat eine besondere Eigenthümlichkeit: er hat nur ein Auge. Aber es scheint, daß er mit diesem einen sehen kann.

Während ich noch in der heißen Mittagssonne so dieses kriegerische Bild überschaute, kamen von der „Columbia“ her Boote heran, die mit Ingenieuren und Arbeitern gefüllt waren und zur „Normannia“ fuhren, wo gefrühstückt werden sollte. Ich stieg in eines dieser Boote, denn ich war eingeladen, auf der „Normannia“ zu speisen. Es war elf Uhr, und ich berechnete wieder heimlich, daß die Arbeitszeit für Diejenigen, welche mit mir im Dampfer herausgekommen waren — also eigentlich für alle leitenden Kräfte — bisher gerade eine Stunde gedauert hatte.

• • •

Auf der „Normannia“ haust leider nicht mehr der alte Hamburgische Koch. Die Spanier sind eingezogen und mit ihnen die spanischen Nationalgerichte. Die gesammte deutsche Mannschaft der „Normannia“ und „Columbia“ wurde mit dem „Ignatio Loyola“ nach Gibraltar expedirt, von wo sie nach Hamburg zurückfuhr. Es war auch hohe Zeit, daß sie von Cadix Abschied nahm, denn zwischen den spanischen und den deutschen Matrosen war die Liebe, wie es scheint, nicht sehr groß. Ein paar Mal war es zu Schlägereien gekommen, und drei Deutsche waren bei einem Spaziergang von einem Haufen spanischer Soldaten angefallen und ausgeplündert worden.

Als die deutschen Matrosen fort waren, okkupirte eine halbe Kompagnie spanischer Marineinfanterie das Schiff. Sei es nun, daß diese Truppen glaubten, die Beute in dem Kriege mit Amerika werde nicht sehr groß ausfallen, und man müsse sich am besten an das Zunächstliegende halten, sei es, daß sie glaubten, unnützen Ballast aus dem Wege räumen zu sollen — sie begannen jedenfalls ihre Thätigkeit auf dem Schiff mit einer Inventurraufnahme, die zu einer Inventurfortnahme wurde. Zuerst verschwanden die guten Hamburgischen Sardinen- und Hummerbüchsen (denn das alles war mit den beiden Schiffen für zehn Millionen Mark an Spanien übergegangen), und dann verschwanden die Salzfäßchen, die Messer und Gabeln und der sonstige bewegliche Haustrath.

Ich bedauerte bei Tisch besonders die Abwesenheit der Hummerbüchsen. Zum Glück war die Gesellschaft genießbarer als das Essen. Es sind noch vier deutsche Ingenieure — von jedem der beiden Schiffe zwei — zurückgeblieben, welche den Spaniern das Nöthigste beibringen sollen, — kluge, umsichtige, prächtige Leute, deren Lieblingsgeste hier das Kopfschütteln ist. Dann waren zwei angeworbene englische Ingenieure an der Tafel — der Rest waren höfliche und zuvorkommende Spanier. Gespeist wurde bis zwölf. Dann wurden Cigaretten geraucht, und dann erhoben sich die Meisten, um an die Arbeit zu gehen.

Im Vorüberschreiten blickte ich in die Küche, wo es fürchterlich aussah. Eierschaalen, Fischschwänze und Cigarettenstummel lagen in einem appetitlichen Haufen durch einander. Der Koch nimmt die Cigarette nicht aus dem Mund, — alle Arbeiter, Soldaten und Matrosen arbeiten mit solchem Dampf. Aber auch nur mit solchem. Seit vierzehn Tagen ist man dabei, die Planken aus der Brustwehr zu reißen, damit die Geschütze aufgestellt werden können. Noch ist kein Geschützrohr zu sehen. Die Einrichtung der Pulverkammer und des Apparates, der dazu dient, die Pulverkammer im Nothfall unter Wasser zu setzen, hat noch nicht begonnen. Und diese ganze Arbeit, diese Umwandlung des Personendampfers in einen Hilfskreuzer, die in Deutschland kontraktgemäß in nur Tagen vollendet sein muß, wird noch Wochen dauern. „In zehn Tagen soll alles fertig sein,“ sagte mir der englische Ingenieur. Aber er sagte es mit einem Lächeln.

Dann fuhr ich zur „Columbia“ hinüber. Wie auf der „Normannia“ bewachte hier ein barfüßiger Marinesoldat in blauer Leinewanduniform die Schiffstreppe.

Ich kenne die „Columbia“ aus ihrer ersten Jugendzeit. Als dieses prachtvolle Schiff zum ersten Male den Hafen von Hamburg verließ, saß ich in diesem großen, fast zu eleganten Speisesaal mit den anderen Festgästen. Und ich sehe noch die alten Hamburger Senatoren, diese Rheder und Großkaufleute ihr Glas erheben und unzählige Male auf das stolze Schiff trinken, das mit einer bis dahin unbekannten Schnelligkeit die Elbe hinabfuhr ....

Die Hamburger sind nicht sentimental. Sie haben in aller Gemüthsruhe die beiden Schiffe verkauft, als man ihnen ein glänzendes Angebot machte. Sie haben ganz recht daran gethan, denn bei der schnellen Entwickelung der Schiffsbaukunst ist ein Schiff, das vor fünf Jahren als unerreichtes Muster galt, heute bereits überholt. Immer größere und immer schnellere Schiffe werden gebaut, immer neue Verbesserungen werden eingeführt, und so muß, ohne sentimentale Bedenken, das Alte geopfert werden, damit das Neue an seine Stelle treten kann.

Eine andere Frage ist, ob die Spanier recht daran gethan haben, den Hamburgern diese beiden Schiffe abzukaufen. Ich glaube, sie haben den Kauf sofort bereut, als sie das Geschäft in der Nähe besahen. Zunächst sind zehn Millionen Mark selbst im Augenblick des Abschlusses schon 18,000 Peseten gewesen, was ein hübsches Kapital repräsentirt. Aber was beinahe schlimmer ist, daß sind die täglichen Betriebskosten. Die „Normannia“ verzehrt, unter Volldampf, täglich 280 Tonnen Kohlen, die „Columbia“ 310. Man rechne die Tonne nur zu 30 Peseten (die „Oldenburg“ hat, wenn ich nicht irre, in Cadix 50 Peseten zahlen müssen), so ergiebt das fast 18,000 Peseten für den Tag. Die „Normannia“ und die „Columbia“ — oder, wie die Spanier sie getauft, der „Rapide“ und der „Patriota“ — werden schon ein gut Theil amerikanischer Handelsschiffe kapern müssen (und nur dazu sind sie zu gebrauchen), wenn sie ihr tägliches Brod verdienen wollen.

Und dann die Mannschaft! Eine Bemannung, wie diese Schiffe sie brauchen, ist erstens nicht gerade billig und zweitens in Spanien etwas schwer zu finden. Die Spanier stellen gute Heizer und Matrosen, und wenn diese Leute nur ordentlich geleitet und zur Arbeit angehalten werden, sind sie auch fleißig und willig. Aber das Maßhalten ist, daß es absolut an Elementen fehlt, die auf einem so großen Schiffe dirigiren könnten. Man ist an so große Verhältnisse nicht gewöhnt, man kennt nur seine alte kleine Routine, und so geht denn auch alles drunter und drüber. Von irgend einer Leitung ist nichts zu verspüren, und infolge dessen wird natürlich auch nicht gearbeitet.

Und dieser Mangel einer Leitung ist nicht nur auf diesen beiden Schnelldampfern, er ist in allem, im Kleinsten wie im Größten, zu verspüren. Welch eine Kateribee, aus diesen paar zusammengeholten Schiffen eine selbstständige Flotte bilden zu wollen! Die Hilfskreuzer — die Dampfer der Kompagnie und die beiden Hamburger — wären geeignete, vorzügliche Kaperschiffe gewesen, wären sie nur rechtzeitig fertig-

*) Siehe Nr. 231 des „Berl. Tageblatts“.

Hierzu die Wochenbeilage „Technische Rundschau“ No. 19.