

Berliner Tageblatt und Handels-Zeitung.

Der Berlin-Stettiner Schiffsfahrkanal.

Der Entwurf um die westliche oder östliche Einseilung eines Großschiffahrtskanals Berlin-Stettin kann nur durch sorgfältige Abwägung aller in Betracht kommenden Interessen gelöst werden.

Die Einseilung des Berlin-Stettiner Großschiffahrtskanals in die östliche Einseilung durch das Gelände des Finanzlandes bietet, selbst wenn das günstige Projekt mit nur vier Seiten und einem Kanalverlauf zur Ausführung kommen würde, dem Handels- und Schiffahrtverkehr der Radebe, Havel- und Spreestädte überhaupt nur ein beschränktes Maß an Erleichterung zu bringen geeignet.

In erster Linie ist es notwendig, durch den Umbau des Bremer Kanal nach den Dimensionen des Spree-Deerkanals eine überaus gut leitungsfähige Wasser Verbindung mit dem Ostsee und einen zweckmäßigen Anschluß nach der Ober zu gewinnen.

Der Schwerpunkt der Bestrebungen und zu erwartenden Sanctions-Beziehungen für den Osten, und namentlich für das besagte Gebiet, liegt in der Beschaffung einer raschen und leitungsfähigeren Wasser-Verbindung mit Berlin, Magdeburg und — durch den Bau des Mittel-Landkanals — direkt mit dem Westen Deutschlands. Das sind und bleiben — bei den mangelfastigen Verkehrsbeziehungen des besagten Ostens mit dem Westlande — die hauptgeschäftlichen und wichtigsten Absatzgebiete für die ostpreussischen und die bedeutendsten Bezugsgebiete für viele und wichtige Verbrauchsgegenstände des Ostens.

Die sehr viele Sanctionsbeziehungen eines größeren und besseren Transportes bedürfen, beweisen die — mangels eines geeigneten Wasserverkehrs — ununterbrochen und bedeutenden Fortschritten von Ausbaugebiet und des Westlandes zum Zweck der Beschaffung eines raschen Wasserweges zum Ostsee.

Bei dieser Sachlage wird daher der Wunsch, welchen die Schifffahrt von der Westbindung bei Künigin über Spohrenhafen durch das Finanzland bis nach Berlin und weiter nach dem Westen machen muß, niemals denjenigen zeitgemäßen und leitungsfähigen Schiffsfahrtsverkehr mit dem besagten Westsee bestanden, welcher für die langfristige und notwendige Lösung der wirtschaftlichen Lage und Verkehrsverhältnisse erforderlich ist.

Diesen Verkehrsbedürfnisse hingegen entspricht, wie uns die genaue Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse überaus hat, und wie auch ein Blick auf die Karte lehrt, die Einseilung des Berlin-Stettiner Großschiffahrtskanals in die östliche Einseilung mit Abzweigung von Ost-Prignitz nach der Warte bei Künigin.

Dieser Wasserweg würde von vornherein die Verbindung mit Berlin und darüber hinaus mit dem Ostsee zum Zwecke der Beschaffung kommender westlichen Gebieten um 63 Kilometer verkürzen und zugleich eine bessere Verbindung mit Stettin schaffen; er würde daher auch zwischen den besagten Erwartungen erfüllen, die hinsichtlich der Verbesserung des Schiffahrtverkehrs mit Berlin und darüber hinaus gestellt werden.

Neben Stettin würde aber bei der östlichen Einseilung des Berlin-Stettiner Großschiffahrtskanals auch noch die für eine und bessere Verbindung in der Richtung nach Ost-Prignitz, namentlich für die bedeutende Zuckerindustrie dieses Bezirkes und die Verbesserung des besagten Wasserweges nach Magdeburg, Hamburg u. s. v. von bedeutendem Nutzen werden.

Der Bericht der Westberger Sandcommissioner steht daum die Vorteile aus einander, die ein Schiffsfahrtskanal Berlin-Stettin für den Ostseebezug der östlichen Gebiete, für die bedeutende ostpreussische Zuckerindustrie und für die Förderung der dortigen Industrie haben würde, und kommt zu dem Schluss, daß die durch den Kanal erzielte Verbesserung der Wasserwege eines der geeignetsten Mittel für die notwendige Lösung der wirtschaftlichen Interessen im Osten Deutschlands ist.

Der falsche „Americano“.

Vor sechs oder sieben Wochen erschien in Madrid ein reicher mexicanischer Edelmann. Seine Sprache und sein ganzes Auftreten zeigte, daß er zur Klasse jener aristokratischen Spanisch-Americaner gehöre, die in Spanien nach der Art englischer Lords des vorigen Jahrhunderts seien, das ist in Begleitung von Kurieren; sie mieteten ganze Stadthöfe in den Hotels, laden Gelehrte an die Festabenden, geben Gastmähler, beschenken die Dichtlinge reich, kurz, sie führten ein Lebensgenuß. Solche „Americano“, das heißt Spanisch-Americaner, sind in Spanien natürlich so willkommen, wie im vorigen Jahrhundert die Malords in Frankreich es waren; das Volk bewundert ihren Reichtum, nimmt aber zugleich die Gelegenheit wahr, sie nach Möglichkeit zu mißhandeln.

Senor Fernandez del Campo — so heißt er — kam also nach Madrid gerade nach dem Ausbruch des Krieges und mietete im ersten Etage des ersten Hotels eine ganze Etage von Zimmern. Er machte sich bald bekannt und wurde der Liebling der Gesellschaft. Er war ein Mann von etwa 37 Jahren, ein typischer Spanier mit raubhaarigen Haaren, dichten schwarzen Schurwbart, blühenden Augen, festen Zügen an Mund und Stirn, die Charakter und Entschlossenheit verriethen. Der mexicanische Gesandte in Madrid sagte zwar, daß er nie etwas von Fernandez del Campo gehört habe, aber wer möchte wohl glauben, daß der Gesandte einen Mann kennt, der einer der größten Gemeingegner des Landes überhaupt und ein persönlicher Feind des Präsidenten Porfirio Diaz ist! Und ist es schwerigen bei den Diplomaten nicht die höchste Bewandlung? Fernandez selbst, wenn man in dieser Beziehung Anspielungen machte, antwortete, er habe keinen anderen Zweck, als seine Weisheit an die „Stoie belge“ zu berichten. Aber das

Wir haben bereits mehrere Stimmen gebracht, die sich für die westliche Einseilung aussprechen; es ist interessant, zu sehen, mit welchen gleichfalls gewichtigen Gründen das östliche Projekt bevorzucht wird.

Die Radfahrer und die Eisenbahn.

Die neuen Bestimmungen über die Befreiung von Zweektreen auf der Eisenbahn, die am 1. September in Kraft treten sollen, beweisen zum so und so vielen Male wieder nicht neue Thatfachen; die durch seine gesetzlichen Schranken geheimete Oberherrlichkeit der Eisenbahnverwaltung und den Mangel an Verhandlungsbereitschaft für die Forderungen des praktischen Lebens. Mit einem Heberrecht der Eisenbahnverwaltung die einschneidende Messerung in der Befreiung notwendiger Gegenstände vorzunehmen, ohne daß irgend eine Abwehrkraft die Rechte des geschädigten Publikums wahrzunehmen im Stande wäre.

Die Betroffenen dürfen demonstrieren, protestieren, petitionieren u. s. v., wenn der Eisenbahnminister will, so erklärt er einfach: es bleibt bei dem, was ich beschlossen habe, Punktum!

Unter dem Vorzeichen unerträglich Zustände in Eisenbahnwesen bei der Befreiung von Zweektreen sollen zu werden, will die Eisenbahnverwaltung vom 1. September dieses Jahres folgen: sie will die Gepäckfreiheit für eine bestimmte Gattung von Gepäck vollständig aufheben; sie will ferner die Gepäckfreiheit aufheben und zu der Befreiung für die Befreiung des Zweektreen den Reisenden auch noch die Befreiung der Güter und der Aufsicht aufsuchen; endlich will sie die Befreiung von Zweektreen von den Schnellzügen so gut wie ganz ausschließen. Von irgend einer Erleichterung für die Eisenbahnverwaltung — abgesehen vom Aufschuß der Schnellzüge für die Radfahrerbefreiung — kann hierbei natürlich gar keine Rede sein. Die neu einführbare Gebühr von 50 Pfennig für jedes Rad auf jede Entfernung ist nichts als eine ganz gewöhnliche Maßnahme. Diese 50 Pfennig stellen nur eine neue Belastung dar, die in vielen Fällen nicht unterschätzt werden darf, man denke zum Beispiel an die hier sehr häufigen Schaltungen im Vorverkehr, so ergibt sich häufig eine namhafte Belastung bei der Befreiung der Räder. Zum Fernverkehr stellen diese 50 Pfennig einfach eine Aufhebung der Gleichheit aller Reisenden gegenüber den Bestimmungen über die Gepäckbefreiung dar.

Soweit es sich nur um die Geldfrage handelt, wäre der Schaden für die radfahrende Welt noch zu ertragen, abgesehen von der Ungerechtigkeit der Behandlung bleibt. Wollig unpraktisch aber und geradezu undurchführbar erweist sich die Bestimmung der Eisenbahnverwaltung, daß der Reisende selbst sein Rad an den abfahrenden Zug zu bringen und bei dem ankommenden Zug in Empfang zu nehmen hat. Wer möchte denn die Namen des Eisenbahnpassagiers wissen, dem sein präpariertes Radschiff mit dem Rad zu bringen? Der Radfahrer würde, wenn diese Bestimmung wirklich ins Leben trat, gezwungen werden, auf die Fahrt mit Schnellzügen ganz zu verzichten, weil er ja mit denselben Zuge fahren muß, mit dem sein Rad befördert wird. Er würde auch gezwungen werden, seine Fahrt etwa unterweges zu unterbrechen, wenn das würde dann bei der Ankunft des Zuges aus seinem Rade werden? Kurz, es zeigt sich auch hier wieder, wie leicht es die Herren Eisenbahnpassagiere haben, am grünen Tisch Bestimmungen anzuhetzen, wie schwer es aber nachher im wirklichen Leben wird, die effektiven Bestimmungen zu verwirklichen. Aber die meisten Radfahrer werden sich nicht über den Mangel der Eisenbahnverwaltung beschuldigen, daß er für sein gutes Geld auf seine theure Fahrkarte kein Freigeßel für sein Rad hat, sondern 50 Pfennig selbst für die kürzesten Entfernungen bezahlen muß und außerdem verpflichtet ist, das Rad an den Gepäckwagen zu bringen und dort wieder in Empfang zu nehmen. Die Radfahrer werden sich vielmehr darüber beklagen, daß die Eisenbahnverwaltung ein, die nur für Radbeförderungen ein-

war doch zu durchsichtig. Fernandez sagte ferner, er spreche Französisch wie seine Mutterzunge (was auch richtig war), denn er sei als Knabe drei Jahre in Bayern Kapoleon in Paris gewesen. Aber das war kein Argument, denn er sprach ebenso gut Deutsch, und ein Zeitungs-Korrespondent, der mit ihm im Kasino bekannt wurde, erzählte, daß Fernandez das Englische nach der Grammatik gelernt habe und es mit ein wenig Übung bald gut sprechen konnte.

Zu dieser Zeit entstand das Gerücht von einer bevorstehenden Allianz zwischen Spanien und Mexiko. Dieblätter brachten lange Artikel darüber und wiesen nach, daß eine solche Allianz für beide Theile vorteilhaft sei, besonders aber für Mexiko. Die Madrider hatten bald herausgefunden, daß Fernandez del Campo mit dieser Allianz in irgend einer Beziehung stehen wolle. Man war dabei sehr betrauert, als Fernandez eines Tages seinen Freunden mittheilte, er werde jetzt Madrid verlassen und nach Cadix gehen, wo so mancherlei zu sehen sei; man sich aber anscheinlich zu erweisen, boten die Madrider Staatsmänner ihm an, ihn in Cadix sobald beim Gouverneur aus bei dem Admiral des im dortigen Hafen liegenden Mercedesschiffes einzuführen. Aber, der mexicanische Gesandte erklärte, wie er bereits allgemein genannt wurde, keine die Einführung etwas hochmüthig ab. Wenn der Herzog von Alajeta, bemerkte er, „und der Admiral Camara nicht sehen wollen, so werden sie mich schon zu finden wissen; ich werde im Hotel de Paris wohnen.“ Fernandez wurde bald der Höhe von Cadix. Am Tage seiner Ankunft stellte ein Major, der bei Tilsch, aus Tilsch natürlich, neben ihm war, die Frage an ihn, ob er dem Gouverneur sehen wolle. Fernandez erwiderte, er werde sich sehr freuen. Wenige Minuten später war er schon mit dem Herzog von Alajeta, dem Gouverneur, im Gespräch. Er wurde Cadix etwas langweilig finden nach Madrid; aber wir werden unten sehen und Ihnen alles zeigen.

geachtet, eine Beschädigung dieser sehr kostbaren Gefährliche ausschließen? Durchaus nicht; sondern nach wie vor werden die Räder in der schonungslosten Weise behandelt werden. Wir können nicht glauben, daß die radfahrende Welt sich diese Begegnung gefallen lassen wird. Es ist zu wünschen, daß das Ankommen des Zweektreen der Eisenbahnverwaltung gewisse Schwierigkeiten bereitet; aber die Auferlegung einer Gebühr und dazu noch der Pflicht, das Rad selbst zu expedieren, ist überhaupt keine Lösung der Schwierigkeit, sondern eine Ungerechtigkeit und eine praktische Unmöglichkeit zugleich.

Schulpolitiques aus dem N. n.

(Von unserem Korrespondenten.)

△ Posen, 18. Juli.

Im Regierungsbezirk Bromberg sind die neu geschaffenen selbstverschuldeten hauptamtlichen kreisrathlichen Inspektionen nun vollständig, und alle, die es angeht, werden mit Berücksichtigung davon Kenntnis nehmen, daß durchweg praktische Schulmänner mit der Aufsicht über die Volksschulen, dieses wichtigste aller Bildungsmittel, beauftragt wurden. Welche Motive auch den Anlaß zu der Aufhebung der nebenamtlichen kreisrathlichen Inspektionen gegeben haben mögen — die Meinungen gehen hierüber sehr weit aus einander, die Bezeichnung ist freudig zu begrüßen, daß mit einer Justifikation angeordnet wurde, die heute durchaus nicht mehr zeitgemäß war.

Der hervorsteckendste Vortheil der hauptamtlichen kreisrathlichen Inspektion wird sich darin zeigen, daß die Verantwortlichkeit der Schulaufsicht, die in vielen Orten bestand, verschwindet. Es kann nicht mehr vorkommen, daß die eines Teiles eines Kreises einen Schulinspektor im Komptant unterstellt — das war fast bei allen katholischen Schulen der Fall —, während die andere mit einem Schulinspektor im Nebenamt zutreiben sein mußte. Daraus resultiert, daß im Regierungsbezirk Bromberg einmal mit der Konfessionellen Schulaufsicht angeordnet ist, und daß ferner in Bezug auf die Konfessionellen Schulmänner innerhalb eines Ortes die durchaus nötige Gleichzeitigkeit erzielt worden ist, so daß die gleichen Ziele aller Volksschulen viel besser werden können, als es bisher möglich war.

Ferner ist der Minister gerade für die Provinz Posen, die sich ja einer besonders beachteten Stellung im Reich erfreut, eine beachtliche Maßnahme an der Ordnung erkannt, er damit Tag für Tag nicht nur die Existenzberechtigung, sondern in gewissem Sinne sogar die Notwendigkeit paritätischer Schulen an. Waren wir Optimisten, so würden wir in dieser Maßregel den Anfang zu der allgemeinen Einrichtung von Simultanen Schulen erblicken, aber jeder dürfte das nicht für ein besseres Mittel wählten, nationalen Differenzen vorzubeugen, als die Schaffung von Simultanschulen.

Man wird also jetzt in einer Stadt, wenn es sich um eine kleinere oder eine Mittelsstadt handelt, für alle Schulen nur eine Aufsichtsbearbeiter haben. Nicht wie bisher wird mit Rücksicht darauf, daß ein evangelischer Geistlicher im Nebenamt die kreisrathliche Inspektion übernahm, ein besonderer Inspektor für die katholischen Schulen bestellt werden müssen. (Ein katholischer Geistlicher als nebenamtlicher kreisrathlicher Inspektor kam selten, wohl gar nicht vor.) Die Schulen werden angesichts ihrer etwaigen Konfessionellen Sonderstellungen in der kreisrathlichen Inspektion ihren gemeinschaftlichen Bezugspunkt finden, und die Verbindungen werden sich jetzt wohl dahin richten müssen, die Solidarität aller Volksschulen durch gemeinschaftliche Konferenzen aller Lehrer zu betätigen. Ein weiterer Schritt auf der eben betreuten Bahn wäre die Schaffung eines Lehrervereins und die Uebellung solcher konfessioneller Vereinigungen oder ähnliche Maßnahmen.

Er werden wohl auch gen den Admiral Camara sehen. Er sagte mir, er würde glücklich sein, Sie kennen zu lernen. Sie besuchen ihn vielleicht morgen Vormittag. Ein paar Tage später erschien Admiral Camara im Hotel de Paris und lud Fernandez zum Essen. „Mein lieber Admiral“, sagte Fernandez, „ich denke, es ist besser, wenn Sie heute Abend mein Gast sind.“

„Guter Abend“, sagte der Admiral, „unter der Bedingung, daß Sie noch diese Woche bei mir speisen. Ich werde für eine angenehme Tischgesellschaft sorgen.“

Dieses Gespräch wurde in der Halle des Hotel de Paris geführt; ein englischer Korrespondent zum Zeuge.

An Admiral Camaras Tafel saß der Mexikaner neben einem Seceffizier.

„Sind Sie noch lange in Cadix?“, fragte ihn dieser. „Für einige Tage“, erwiderte Fernandez, „ich möchte nur noch vierzehn abwarten.“

„Sind Sie noch lange in Cadix?“, fragte ihn dieser. „Für einige Tage“, erwiderte Fernandez, „ich möchte nur noch vierzehn abwarten.“

„Sind Sie noch lange in Cadix?“, fragte ihn dieser. „Für einige Tage“, erwiderte Fernandez, „ich möchte nur noch vierzehn abwarten.“

„Sind Sie noch lange in Cadix?“, fragte ihn dieser. „Für einige Tage“, erwiderte Fernandez, „ich möchte nur noch vierzehn abwarten.“

„Sind Sie noch lange in Cadix?“, fragte ihn dieser. „Für einige Tage“, erwiderte Fernandez, „ich möchte nur noch vierzehn abwarten.“