Nummer 361. XXVII. Jahrgang. **Abend-Ausgabe.** Dienstag, 19. Juli 1898.

# Berliner Tageblatt

## und Handels-Zeitung.

### Der Berlin-Stettiner Schifffahrtskanal.

Der Streit um die westliche oder östliche Linienführung eines Großschifffahrtsweges Berlin-Stettin kann nur durch sorgfältige Abwägung aller in Betracht kommenden Interessen geschlichtet werden. Es ist daher unerläßlich, daß alle Interessentenkreise und ihre Vertretungen möglichst eingehend ihre Gründe für oder wider die eine oder andere Linie darlegen. In dieser Beziehung hat auf das Ersuchen des Regierungspräsidenten von Potsdam die Handelskammer für den Regierungsbezirk Bromberg eine große Anzahl Vereine und Sachverständige um ihre Gutachten gebeten und berichtet nun über das Ergebniß dieser Enquete Folgendes:

Die Erbauung des Berlin-Stettiner Großschifffahrtsweges in westlicher Linienführung durch das Gelände des Finowkanals bietet, selbst wenn das günstigste Projekt mit nur vier Schleusen und einem Hebewerk zur Ausführung kommen würde, dem Handels- und Schifffahrtsverkehr der Warthe-, Netze- und Brahedistrikte überhaupt nur äußerst geringe Vortheile und ist sehr wenig geeignet, irgend eine nennenswerthe Einwirkung auf die wirthschaftliche Hebung des deutschen Ostens zu üben.

In erster Linie ist es nothwendig, durch den Umbau des Bromberger Kanals nach den Dimensionen des Spree-Oder-Kanals eine überhaupt zeitgemäß leistungsfähige Wasserverbindung mit dem Osten und einen zweckmäßigen Anschluß nach der Oder zu gewinnen.

Nur unter dieser unerläßlichen Voraussetzung können die westwärts projektirten Kanäle, deren Bedürfniß und Berechtigung keineswegs verkannt wird, in vortheilhafter Wechselwirkung auch die Wirthschaftsinteressen des Ostens fördern helfen.

Der Schwerpunkt des bestehenden und zu erwartenden Handelsbeziehungen für den Osten, und namentlich für das diesseitige Gebiet, liegt in der Herstellung einer kürzeren und leistungsfähigeren Wasserverbindung mit Berlin, Magdeburg und — durch den Bau des Mittellandkanals — direkt mit dem Westen Deutschlands. Das sind und bleiben — bei den mangelhaften direkten Verkehrsbeziehungen des deutschen Ostens mit dem Auslande — die hauptsächlichsten und wichtigsten Absatzgebiete für die ostdeutschen Produkte und die bedeutendsten Bezugsgebiete für viele und wichtige Bedarfsartikel des Ostens.

Wie sehr diese Handelsbeziehungen eines billigeren und besseren Transports bedürfen, beweisen die — mangels eines geeigneten Wasserverkehrs — ununterbrochenen und berechtigten Forderungen von Ausnahme- und Stoffltarifen für viele wichtige Waaren zum Absatz nach beziehungsweise zum Bezug von dem Westen.

Bei dieser Schlage wird daher der Umweg, welchen die Schifffahrt von der Warthemündung bei Küstrin über Hohensaathen durch das Finowthal nach Berlin und darüber hinaus nach dem Westen machen muß, niemals denjenigen zeitgemäßen und leistungsfähigen Schifffahrtsverkehr mit dem diesseitigen Bezirke herbeiführen, welcher für die langersehnte und nothwendige Hebung der wirthschaftlichen Lage und Handelsverhältnisse desselben erforderlich ist.

Diesem Verkehrsbedürfnisse hingegen entspricht, wie uns die genaue Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse überzeugt hat, und wie auch ein Blick auf die Karte lehrt, die Erbauung des Berlin-Stettiner Großschifffahrtsweges in östlicher Linienführung mit Abzweigung von Alt-Friedland nach der Warthemündung bei Küstrin.

Dieser Wasserweg würde von vornherein die Verbindung mit Berlin und darüber hinaus mit den für den Osten zumeist in Betracht kommenden westlichen Gebieten um 63 Kilometer verkürzen und zugleich auch eine bessere Verbindung mit Stettin schaffen; er würde daher am meisten die berechtigten Erwartungen erfüllen, die diesseits an die Verbesserung des Schifffahrtsverkehrs mit Berlin und darüber hinaus geknüpft werden.

Neben Stettin würde aber bei der östlichen Linienführung des Berlin-Stettiner Großschifffahrtsweges auch noch die kürzere und bessere Verbindung mit Hamburg in Betracht kommen. Namentlich für die bedeutende Zuckerindustrie unseres Bezirkes würde die Verbesserung des besagten Wasserweges nach Magdeburg, Hamburg u. s. w. von bedeutendem Vortheil werden.

Der Bericht der Bromberger Handelskammer setzt dann die Vortheile aus einander, die ein östlicher Schifffahrtsweg Berlin-Stettin für den Getreideversandt der östlichen Gebiete, für die bedeutende ostdeutsche Mühlenindustrie und für die Flößerei und die Holzindustrie haben würde, und kommt zu dem Schluß, daß die durch den Kanal erzielte Verbesserung der Wasserstraßen eines der geeignetsten Mittel für die nothwendige Hebung der wirthschaftlichen Interessen im Osten Deutschlands ist.

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

### Die Radfahrer und die Eisenbahn.

Die neuen Bestimmungen über die Beförderung von Zweirädern auf der Eisenbahn, die am 1. September in Kraft treten sollen, beweisen zum so und so vielten Male zwei leider nicht neue Thatsachen: die durch keine gesetzlichen Schranken gehemmte Oberherrschaft der Eisenbahnverwaltung und den Mangel an Verständniß bei der Eisenbahnbüreaukratie für die Forderungen des praktischen Lebens. Mit einem Federstrich darf die Eisenbahnverwaltung die einschneidendste Aenderung in der Beförderung nothwendiger Gegenstände vornehmen, ohne daß irgend eine Körperschaft die Rechte des geschädigten Publikums wahrzunehmen im Stande wäre. Die Betroffenen dürfen remonstriren, protestiren, petitioniren u. s. w., wenn der Eisenbahnminister will, so erklärt er einfach: Es bleibt bei dem, was ich befohlen habe, Punktum!

Unter dem Vorgeben, unerträgliche Zustände im Eisenbahnwesen bei der Beförderung von Zweirädern bessern zu wollen, will die Eisenbahnverwaltung vom 1. September dieses Jahres Folgendes thun: sie will die Gepäckfreiheit für eine bestimmte Gattung von Gepäck vollständig aufheben; sie will ferner die Expeditionsfreiheit aufheben und zu der Bezahlung für die Beförderung des Zweirades dem Reisenden auch noch die Abfertigung bei der Abfahrt und der Ankunft aufwälzen; endlich will sie die Beförderung von Zweirädern von den Schnellzügen so gut wie ganz ausschließen. Von irgend einer Erleichterung für die Eisenbahnverwaltung — abgesehen vom Ausschluß der Schnellzüge für die Räderbeförderung — kann hierbei natürlich gar keine Rede sein. Die neu einzuführende Gebühr von 50 Pfennig für jedes Rad auf jede Entfernung ist nichts als eine ganz gewöhnliche Ausmacherei. Diese 50 Pfennig stellen nur eine neue Belastung dar, die in vielen Fällen nicht unbeträchtlich erscheint: man denke zum Beispiel an die bisher bestehenden Gepäckätze im Vorortverkehr, so ergiebt sich hinfort eine namhafte Vertheuerung bei der Beförderung der Räder. Im Fernverkehr stellen diese 50 Pfennig einfach eine Aufhebung der Gleichheit aller Reisenden gegenüber den Bestimmungen über die Gepäckbeförderung dar.

Soweit es sich nur um die Geldfrage handelt, wäre der Schaden für die radfahrende Welt noch zu ertragen, obgleich die Ungerechtigkeit der Behandlung bleibt. Völlig 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. Wir möchten gern den Namen des Eisenbahnassessors wissen, dem diese papierne Vorschrift ihr Dasein verdankt. Der Radfahrer würde, wenn diese Bestimmung wirklich ins Leben träte, gezwungen werden, auf die Fahrt mit Schnellzügen ganz zu verzichten, weil er ja mit demselben Zuge fahren muß, mit dem sein Rad befördert wird! Er würde auch gehindert werden, seine Fahrt etwa unterwegs zu unterbrechen, denn was würde dann bei der Ankunft des Zuges aus seinem Rade werden? Kurz, es zeigt sich auch hier wieder, wie leicht es die Herren Eisenbahnassessoren haben, am grünen Tisch Bestimmungen auszuhecken, wie schwer es aber nachher im wirklichen Leben wird, die assessoralen Bestimmungen zu verwirklichen.

Was für ein Entgelt wird nun dem Radfahrer von der Eisenbahnverwaltung dafür geboten, daß er für sein gutes Geld auf seine theure Fahrkarte kein Freigepäck für sein Rad hat, sondern 50 Pfennig selbst für die kürzesten Entfernungen bezahlen muß und obendrein verpflichtet ist, das Rad an den Gepäckwagen zu bringen und dort wieder in Empfang zu nehmen? Stellt etwa die Eisenbahnverwaltung dafür besondere Gepäckwagen ein, die, nur für Radbeförderungen eingerichtet, eine Beschädigung dieser sehr kostbaren Gepäckstücke ausschließen? Durchaus nicht; sondern nach wie vor werden die Räder in der schonungslosesten Weise behandelt werden. Wir können nicht glauben, daß die radfahrende Welt sich diese Vergewaltigung ruhig wird gefallen lassen. Es ist zuzugeben, daß das Aufkommen des Zweirades der Eisenbahnverwaltung gewisse Schwierigkeiten bereitet; aber die Auferlegung einer Gebühr und dazu noch der Pflicht, das Rad selbst zu expediren, ist überhaupt keine Lösung der Schwierigkeit, sondern eine Ungerechtigkeit und eine praktische Unmöglichkeit zugleich.

### Schulpolitisches aus dem Osten.

(Von unserem Korrespondenten.)

△ **Posen**, 18. Juli.

Im Regierungsbezirk Bromberg sind die neu geschaffenen respektive zu hauptamtlichen umgestalteten Kreisschulinspektionen nun sämmtlich besetzt, und Alle, die es angeht, werden mit Befriedigung davon Kenntniß nehmen, daß durchweg praktische Schulmänner mit der Aufsicht über die Volksschule, dieses wichtigste aller Bildungsmittel, beauftragt wurden. Welche Motive auch den Anlaß zu der Aufhebung der nebenamtlichen Kreisschulinspektionen gegeben haben mögen — die Meinungen gehen hierüber sehr, sehr weit aus einander —, die Thatsache ist freudig zu begrüßen, daß mit einer Institution aufgeräumt wurde, die heute durchaus nicht mehr zeitgemäß war.

Der hervorstechendste Vortheil der hauptamtlichen Kreisschulinspektion wird sich darin zeigen, daß die Verschiedenheit der Schulaufsicht, die in vielen Orten bestand, verschwindet. Es kann nicht mehr vorkommen, daß die eine Schule eines Ortes einem Schulinspektor im Hauptamt untersteht — das war fast bei allen katholischen Schulen der Fall —, während die andere mit einem Schulinspektor im Nebenamte zufrieden sein mußte. Daraus resultirt, daß im Regierungsbezirk Bromberg einmal mit der konfessionellen Schulaufsicht aufgeräumt ist, und daß ferner in Bezug auf die Aufsichtsbestimmungen wenigstens innerhalb eines Ortes die durchaus nöthige Gleichmäßigkeit erzielt worden ist, so daß die gleichen Ziele aller Volksschulen viel besser betont werden können, als es bisher möglich war.

Indem der Minister gerade für die Provinz Posen, die sich ja einer besonders beachteten Stellung im Reiche erfreut, eine derartige Maßnahme anordnete, erkannte er damit logischerweise nicht nur die Existenzberechtigung, sondern in gewissem Sinne sogar die Nothwendigkeit paritätischer Schulen an. Wären wir Optimisten, so würden wir in dieser Maßregel den Anfang zu der allgemeinen Einrichtung von simultanen Schulen erblicken, aber leider dürfte dem nicht so sein, wenngleich wir für unseren Theil kein besseres Mittel wüßten, nationalen Differenzen vorzubeugen, als die Schaffung von Simultanschulen.

Man wird also jetzt in einer Stadt, wenn es sich um eine kleinere oder eine Mittelstadt handelt, für alle Schulen nur einen Aufsichtsbeamten haben. Nicht wie bisher wird mit Rücksicht darauf, daß ein evangelischer Geistlicher im Nebenamt die Kreisschulinspektion inne hatte, ein besonderer Inspektor für die katholischen Schulen bestellt werden müssen. (Ein katholischer Geistlicher als nebenamtlicher Kreisschulinspektor kam selten, wohl gar nicht vor.) Die Schulen werden ungeachtet ihrer etwaigen konfessionellen Sonderstellungen in der Kreisschulinspektion ihren gemeinschaftlichen Berührungspunkt finden, und die Erwägungen werden sich jetzt wohl dahin richten müssen, die Solidarität aller Volksschulen durch gemeinschaftliche Konferenzen aller Lehrer zu bethätigen. Ein weiterer Schritt auf der eben betretenen Bahn wäre die Schaffung freier Lehrervereine und die Abstellung solcher konfessionellen Vereinigungen oder ähnliche Maßnahmen,

### Der falsche „Americano“.

Vor sechs oder sieben Wochen erschien in Madrid ein reicher mexikanischer Edelmann. Seine Sprache und sein ganzes Auftreten zeigte, daß er zur Klasse jener aristokratischen Spanisch-Amerikaner gehöre, die in Spanien nach der Art englischer Lords des vorigen Jahrhunderts reisen, das ist in Begleitung von Kurieren; sie miethen ganze Stockwerke in den Hotels, senden Geschenke an die Primadonnen, geben Gastmähler, beschenken die Dienstboten reich, kurz, sie sind Meister in Geldausgaben. Solche „Americanos“, das heißt Spanisch-Amerikaner, sind in Spanien natürlich so willkommen, wie im vorigen Jahrhundert die Mylords in Frankreich es waren; das Volk bewundert ihren Reichthum, nimmt aber zugleich die Gelegenheit wahr, sie nach Möglichkeit zu rupfen.

Senor Fernandez del Campo — so heißt er — kam also nach Madrid gerade nach dem Ausbruch des Krieges und miethete im ersten Stock des ersten Hotels eine ganze Flucht 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 rabenschwarzen Haaren, dichtem schwarzen Schnurrbart, blitzenden Augen, festen Zügen am Mund und Kinn, die Charakter und Entschlossenheit verriethen. Der mexikanische 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 nicht kenne, der einer der größten Grundeigenthümer des Staates Chihuahua und ein persönlicher Freund des Präsidenten Porfiro Diaz ist! Und ist Verschweigen bei den Diplomaten nicht die höchste Beredsamkeit? Fernandez selbst, wenn man in dieser Beziehung Anspielungen machte, antwortete, er habe keinen anderen Zweck, als seine Reiseeindrücke an die „Etoile belge“ zu berichten. Aber das war doch zu durchsichtig. Fernandez sagte ferner, er spreche Französisch wie seine Muttersprache (was auch richtig war), denn er sei als Knabe drei Jahre im Lycemm Napoleon in Paris gewesen. Aber das war kein Argument, denn es sprach ebenso gut Deutsch, und ein Zeitungskorrespondent, der mit ihm im Kasino bekannt wurde, erzählte, daß Fernandez das Englische nach der Grammatik gelernt habe und es mit ein wenig Uebung bald gut sprechen könnte.

Zu dieser Zeit entstand das Gerücht von einer bevorstehenden Allianz zwischen Spanien und Mexiko. Die Blätter brachten lange Artikel darüber und wiesen nach, daß eine solche Allianz für beide Theile vortheilhaft sei, besonders aber für Mexiko. Die Madrider hatten bald herausgefunden, daß Fernandez del Campo mit dieser Allianz in irgend einer Beziehung stehen müsse. Man war daher sehr betrübt, als Fernandez eines Tages seinen Freunden mittheilte, er werde jetzt Madrid verlassen und nach Cadix gehen, wo so mancherlei zu sehen sei; um sich aber angenehm zu erweisen, boten die Madrider Staatsmänner ihm an, ihn in Cadix sowohl beim Gouverneur als bei dem Admiral des im dortigen Hafen liegenden Reservegeschwaders einzuführen. Aber „der mexikanische Geheimbevollmächtigte“, wie er bereits allgemein genannt wurde, lehnte diese Einführung etwas hochmüthig ab. „Wenn der Herzog von Najera,“ bemerkte er, „und der Admiral Camara mich sehen wollen, so werden sie mich schon zu finden wissen; ich werde im Hotel de Paris wohnen.“ Fernandez wurde bald der Löwe von Cadix. Am Tage seiner Ankunft stellte ein Major, der bei Tische, aus Zufall natürlich, neben ihm saß, die Frage an ihn, ob er den Gouverneur sehen wolle. Fernandez erwiederte, er werde sich sehr freuen. Wenige Minuten später war er schon mit dem Herzog von Najera, dem Gouverneur, im Gespräch.

„Sie werden Cadix etwas langweilig finden nach Madrid; aber wir werden unser Bestes thun und Ihnen alles zeigen. Sie werden wohl auch gern 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.“

„Einverstanden“, 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 war Zeuge.

An Admiral Camaras Tafel saß der Mexikaner neben einem Seeoffizier.

„Bleiben Sie noch lange in Cadix?“ fragte ihn dieser.

„Nur einige Tage“, erwiederte Fernandez, „ich möchte nur noch Ihr Geschwader abfahren sehen.“

„Einige Tage?“ rief der Offizier aus, „Sie meinen wohl einige Wochen. Vor einem Monat werden wir unmöglich fertig, und Sie können sicher sein, daß wir Cadix vor sechs Wochen nicht verlassen.“

„Schreiben Sie das nur nicht an die „Etoile Belge,“ bemerkte ein anderer Offizier, und Alles lachte über den gelungenen Scherz.

„Der ist so wenig ein Zeitungskorrespondent wie ich,“ flüsterte ein dritter Offizier; dann reichte er Fernandez seine Karte und lud ihn ein, die Offiziere des „Rapido“ zu einem Diner an Bord zu beehren. „Fernandez,“ sagte ein Vierter, „ist mexikanischer Offizier und wird bald gemeinsam mit uns die Amerikaner bekämpfen; ich habe es von Madrid erfahren.“

In der Nacht darauf lud Fernandez einige seiner militärischen Freunde zu einem Spiel ein und verlor ein paar hundert Duros an sie. Als richtiger Caballero trug er seinen