ummer 549. XXVIII. Jahrgang. **Abend-Ausgabe.** Freitag, 27. Oktober 1899.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Die Flottenfrage.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Etat für 1900 April 1900 — 31. März 1901) sich durchaus im Rahmen Flottengesetzes halten wird. Aber es unterliegt ebenso- nig einem Zweifel, daß die maßgebenden Stellen im Reich Zeit mit Erwägungen darüber beschäftigt sind, ob die im ottengesetz vorgesehene Seemacht bei der veränderten Weltlage das deutsche Reich genügt oder nicht. Die Frage ist, mal von den zuständigen Stellen aufgeworfen, bereits antwortet. Und darum kann man mit größter Sicherheit mit rechnen, daß sich der Reichstag über kurz oder g mit einer Vorlage betreffend die Erweite- ng des Flottengesetzes zu befassen haben wird.

Nur dies steht bis jetzt fest, alles Uebrige ist noch im Fluß, die Berathungen zwischen den maßgebenden Persönlich- ten im Reiche noch nicht abgeschlossen sind, und bestimmte äne noch nicht vorliegen. Aber es sickert doch manches von dem, s legislatorisch noch keine feste Gestalt angenommen hat, be- s jetzt durch, und so glauben wir nicht fehl zu gehen, nn wir als das Ziel, das sich die Regierung setzen dürfte, Verdoppelung der Schlachtflotte, wie sie in n Flottengesetz festgelegt ist, bezeichnen.

Die Weltlage hat sich in den letzten Jahren — worauf r Kaiser in seiner Hamburger Rede bereits hinwies — in nem Grade, den auch geschulte Diplomaten nicht voraus- en konnten, verschoben. Neue Großmächte, mit denen man ther nicht zu rechnen brauchte, treten in den Vordergrund, rz, es tritt eine Verschiebung in den Stärkeverhältnissen r Mächte ein, aus der wir, wenn wir nicht s Hintertreffen kommen wollen, unsere Konsequenzen ziehen üssen. In dieser Beziehung braucht man nur an einen nkt unter vielen zu erinnern, nämlich daran, daß die Ver- nigten Staaten von Nordamerika ernstlich bemüht sind, eine roßmacht zur See zu werden.

Unter diesen Umständen wird die Regierung dem Reichstage legenheit zur Prüfung der Frage geben, ob der Flottengesetz festgelegte Umfang unserer Seewehr für die chste Zukunft genügen kann, und — wenn der Reichstag, e die Regierung hofft, zu derselben Ansicht kommt wie die rantwortlichen Stellen im Reich — zur Prüfung der rage, ob es dann vernünftig ist, mit einer Erweiterung der olte bis nach Ablauf des Sexennats zu warten.

Die Regierung steht, das läßt sich jetzt schon sagen, auf m Standpunkt, daß es zweckmäßiger wäre, bei Zeiten für e Verstärkung der Flotte zu sorgen, als bis nach Ablauf s Sexennats zu warten, und dann auf einmal mit ohen Forderungen hervorzutreten. Die früher gehegten fürchtungen, daß unsere Werften nicht genügen würden, n noch mehr Schiffe zu bauen — die Hilfe des Auslandes ll man nicht in Anspruch nehmen — hegt man, wie es ißt, in maßgebenden Kreisen nicht mehr, seitdem unsere ivatindustrie sich auf große Aufträge eingerichtet und die sie gesetzten Erwartungen weit übertroffen hat. Auch in zug auf die Bemannung einer stärkeren Flotte macht sich e Marineverwaltung keine Sorgen, da, wie man sagen hört, ch in dieser Beziehung weit mehr Material zur Verfügung he, als zur Zeit erfordert wird.

---

* Die **Samoa-Frage** soll **unlösbar** sein, so meldet uns lgendes Privat-Kabeltelegramm unseres New- orker **H**-Korrespondenten:

Washington, 26. Oktober. Hier heißt es, ein befriedigender anz zur Lösung der Samoa-Frage sei nicht ge- nden. Die Schwierigkeit liege darin, eine Ver- ändigung zwischen England und Deutsch- nd herbeizuführen, und nach den vorliegenden nzeichen sei eine solche nicht in Sicht. Deshalb üßten die drei Regierungen sich damit begnügen, Samoa gemäß dem Berliner Vertrage, der nach Vorschlägen der Kommission etwas abzu- ändern wäre, zu verwalten. Ferner verlautet, es sei jetzt entschieden, daß Chambers nicht nach Apia zurückgeht, sondern einen anderen Posten erhält, wodurch bekundet werde, daß Mac Kinley mit Chambers Verhalten zufrieden sei.

Diese amerikanische Auffassung der Lage stimmt mit der hiesigen nicht ganz überein. Zunächst muß der Schlußfolgerung entgegengetreten werden, als ob Präsident Mac Kinley dadurch, daß der ehemalige Oberrichter Chambers von Apia einen anderen Posten erhält seine Zufriedenheit mit dem Verhalten Chambers auf Samoa ausgedrückt hat. Von deutscher Seite hat man, um die öffentliche Meinung in Amerika nicht von Neuem aufzuregen, keinen Einspruch gegen eine anderweitige Verwendung des Herrn Chambers außerhalb Samoas erhoben. Man ist damit zufrieden, daß von den Hauptakteuren der letzten Wirren Keiner nach Samoa zurückkehrt, weder Chambers, noch der englische Konsul Maxse, noch der englische Kapitän Sturdee. Natürlich wird unter diesen Umständen auch der deutsche Generalkonsul Rose nicht wieder nach Apia gehen.

Im Uebrigen wird aber hier, obwohl man die großen Schwierigkeiten nicht verkennt, da kein Theil ernsthafte Konzessionen machen will, doch betont, daß die Verhandlungen in der Samoa-Frage noch nicht formell abgebrochen sind.

Preussische Heere in Böhmen.

Die Oede des österreichischen Reichsrathes wurde in diesen Tagen durch eine Kriegsdrohung unterbrochen. Der Abgeordnete Türk, einer der Anhänger des famosen Furioso v. Schönerer, drohte mit dem Einmarsch „preußischer Heere" in Böhmen, wenn daselbst endlich ebenso wie in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien der Bürgerkrieg zum Ausbruch gekommen sein würde.

Gegen diese Art einer Vertheidigung des Deutschthums, wie sie von einzelnen Gruppen im Wiener Parlamente geübt wird, muß denn doch einmal Protest eingelegt werden. Wie kommt Herr Türk dazu, sich zu geriren, als habe er die Disposition über die Waffenmacht unseres Staates? Was soll es heißen, daß er dem Könige von Preußen die Absicht eines Feldzuges in das Gebiet des verbündeten Kaisers von Oesterreich zutraut? Die Drohung im Reichsrath war in ihrem Tone eine hochverrätherische gegen das eigene Land. Als solche geht sie uns nichts an. Sie hätte in dem Hause selbst, in welchem sie ausgesprochen wurde, die nöthige Abwehr finden müssen. „Aber die Unterstellung gegen das deutsche Reich bedarf von hier aus energischer Zurückweisung. Sie könnte vielleicht sonst in den erhitzten und verdummten Köpfen gewisser österreichischen Wählerkreise den Glauben erwecken, als wäre Herr Türk in geheime Eventualpläne des Königs von Preußen eingeweiht, wie etwa seinerzeit ein piemontesischer Abgeordneter in die Pläne Napoleons III. vor dem Ausbruch des lombardischen Krieges.

Man hat in Deutschland gar keine Neigung, für die Deutschen in Oesterreich zu interveniren. Wenn eine solche Gemüthsstimmung in weiten Volkskreisen noch zu der Zeit vorhanden sein mochte, als die deutsche Regierung sie schon nicht mehr theilte, und Bismarck über die Herbststeitlosen spottete, so hat sie sich in diesen zwanzig Jahren gründlich verflüchtigt. Und daran sind in erster Reihe diejenigen Leute schuld, die sich in Oesterreich als ganz besondere Vertreter des nationalen Deutschthums aufspielen. Statt in aufdringlicher Weise innerhalb der schwarzgelben Grenzpfähle die Wacht am Rhein zu brüllen, lediglich um dadurch den Tschechen oder Polen eine unangenehme Musik ins Ohr gellen zu lassen, sollten sie die Wacht an der Donau halten. Hierfür aber haben sie immer mehr und gründlicher die Fähigkeit eingebüßt.

Die slavischen Elemente hätten die dominirende Position des deutschen Wesens an den Donauufern niemals so rasch erschüttern können, wenn nicht der bejammernswertheste Rückgang an Bildung, Anstand und politischem Takt innerhalb des Deutschthums selber stattgefunden hätte.

Die Tschechen sind gewiß im höchsten Grade unsympathisch für den Politiker, aber ein Deutschthum, wie es sich einerseits in der Person und Partei des Herrn Lueger, andererseits in der Gruppe Schönerer-Türk ausprägt, ist es nicht minder. Das deutsche Wesen bedeutete in Oesterreich das Bildungselement und das einigende Band für die friedliche Existenz der verschiedenen Stämme und Religionen in dem Mosaikgebilde dieses Staates. Die heutigen Wortführer aber bedeuten Unbildung, Verdummung und Auflösung durch Hetzerei. Wenn es möglich ist, daß aus den Reihen der parlamentarischen Vertretung der Deutschen einem politischen Gegner, der als Vicepräsident des Parlaments gewählt wird, der blödsinnige Ruf „Ritualmörder" entgegenschallt, so ist den Freunden des Herrn Türk damit das Urtheil gesprochen. Die „preußischen Heere" haben wirklich etwas Besseres zu thun, als einzuschreiten, wenn diese hervorragenden Träger der Kultur sich gegenseitig die Hälse brechen.

Uebrigens hat ja der Bürgerkrieg, welchen Herr Türk prophezeit, bereits begonnen. In Wsetin und in Holleschau setzt es blutige Köpfe; morgen und übermorgen vielleicht anderwärts. Zu bedauern sind nur die braven Gendarmen und Soldaten, die sich mit dem aufgehetzten Gesindel herumschlagen müssen. Die eigentlichen Schürer zum Bürgerkriege sind stets die gleichen, ob sie sich im tschechischen, deutschnationalen oder polnischen Lager befinden. Es sind nämlich die Antisemiten. Sie hauen in Prag auf die Juden, weil sie Deutsche sind, und hauen als Nationaldeutsche auf die Juden, weil sie angeblich nicht Deutsche sind. Diese österreichischen Zustände zeigen, welch eine immense Gefahr für Frieden und Kultur jeglichem Staate droht, wo der Antisemitismus eine gewisse Macht erlangt. Frankreich ist dieser Gefahr, wie die letzten Monate zeigten, mit knapper Noth entgangen. Auch dort war es der Antisemitismus, der zum Bürgerkrieg treiben und den Staat umstürzen wollte.

Merkwürdig ist es, daß gerade die Partei, welcher man den Umsturz allenthalben vorwirft, sich in Oesterreich und in Frankreich als der stärkste Schutz für den Staat erweist. Die disziplinirten Sozialisten sind die Einzigen, die in dem Donaureiche von der Seuche des Nationalitätenhaders und der Religionshetzen frei sind, gerade wie in Frankreich diese angeblich revolutionärste Partei redlich geholfen hat, die Autorität des Rechtes und die Disziplin der Armee wiederherstellen zu lassen.

Wenn sich schließlich die tschechischen und die deutschen Antisemiten ordentlich raufen werden, dann dürften vielleicht eines Tages die Magyaren und die Arbeiterbataillone für Ordnung sorgen, nicht aber die preußischen Heere, welche Herrn Türks Phantasie zu Gunsten seiner Parteigenossen mobil machen möchte.

Der Postscheckverkehr.

Dem Bundesrath ist eine Vorlage betreffend die Einführung des Postscheckverkehrs zugegangen. Nach der beigefügten Denkschrift ist die Einrichtung des Verfahrens in folgender Weise gedacht. An neun Orten, und zwar in Berlin, Breslau, Köln (Rhein), Danzig, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Karlsruhe (Baden) und Leipzig, wird je ein Postscheckamt eingerichtet, bei dem Jedermann auf seinen Antrag gegen Einzahlung einer unverzinslichen Stammeinlage von 100 Mark ein Checkkonto eröffnet wird. Der Inhaber eines Checkkontos soll die Möglichkeit erhalten, daß alle bei den Postanstalten für ihn gemachten Einzahlungen bei dem Postscheckamt durch Gutschrift auf sein Konto zu einem Gut-

Der Spreetunnel.

Im Jahre 1890 wurde in London die erste elektrische nterpgrundbahn dem Betrieb übergeben. Der Erfolg war n solcher, daß binnen Kurzem fünf weitere Projekte dem nglischen Parlament vorgelegt wurden. Lebhaft begann an auch in anderen Weltstädten, wie Paris, Newyork, ston, sich mit Entwürfen zu beschäftigen. Auch in Berlin ldete sich eine Gesellschaft zum Bau von Untergrundbahnen. kanntlich genügt die bestehende Ring- und Stadtbahn einem ßen Theil des städtischen Schnellverkehrs nicht mehr. Sie fordert eine Art nothwendiger Ergänzung ich zwei sich kreuzende Linien, die den Osten Berlins t dem Westen, den Norden mit dem Süden in nrgerader Linie verbinden sollen. Als erste Linie r deshalb von der genannten Gesellschaft eine Nord-Süd- nie im Zuge der Friedrichstraße in einer Länge von etwa ei Kilometern geplant. Unterirdisch, unsichtbar, ohne Geräusch, ne Rauch, ohne Beanspruchung von Straßenraum, Licht d Luft, eine Mauluwurfsfahrt, sollten die elektrischen Wagen schen Wedding und Kreuzberg dahinschießen, den sich ngenden Verkehr der Friedrichstraße entlastend. Der Zu- t der Reisenden ist durch eine Reihe Stationen ermöglicht, e sich in oder besser unter bestimmten Wohnhäusern be- den. Man begiebt sich in den Thoreingang eines solchen ationshauses, wirft ein Zehnpfennigstück in einen Auto- aten und tritt durch das sich öffnende Drehkreuz in einen hreftuhl, der in die Tiefe sinkt. Man befindet sich auf dem hnperron. Bogenlampen spenden Tageshelle. Kleine Züge, s wenigen Waggons mit vorgespannter elektrischer Lokomotive hend, rollen heran. Man besteigt einen Wagen und schwirrt ch ein enges, mittelst Glühlampen erhelltes Tunnelrohr hin. Es ist der Beförderung eines Rohrpostbriefes vergleichbar; r mit dem Unterschied, daß man nicht pneumatisch, sondern trisch befördert wird. Zwei Tunnelrohre von je 4 Meter Durchmesser liegen neben einander, das eine für die hin-, das andere für die rückfahrenden Züge, so daß ein Zusammenstoß nicht stattfinden kann. Die Tunnels ventiliren sich selbstthätig, da die Wagenzüge wie Kolben im Pumpenstiefel wirken: sie saugen an einem Ende Luft ein und stoßen sie am anderen hinaus. Den Beweis für die Ausführbarkeit eines solchen Baues unter den Berliner Grundwasserverhältnissen erbrachte der Tunnel unter dem Spreebett zwischen Treptow und Stralau. In einer Länge von etwa 400 Metern erreicht er das Stralauer Ufer, von wo die Unterwasserbahn in sanfter Steigung zum Straßenniveau emporführt.

Damit ist eine neue und interessante Baumethode von englischem und amerikanischem auf deutschen Boden verpflanzt und hier unter dem Zwang außerordentlicher Schwierigkeiten durch werthvolle Verbesserungen bereichert worden. Um die Entwickelung der Unterwassertunnel historisch zu verfolgen, könnte man bis auf den biblischen Nebukadnezar zurückgreifen, der nach dem pompös geheimnißvollen Geschmack vergangener Tage einen unterirdischen Gang von seinem Palaste nach dem Tempel des Sonnengottes unter dem Euphrat durchführen ließ. Aber wir thun besser daran, die Jahrhunderte einer primitiven Technik zu überspringen. Als Vorgänger in der modernen Technik dieser Art Tunnelbau muß der aus der Normandie nach England eingewanderte Ingenieur Jambart Brunel genannt werden. Der anfangs für Fußgänger bestimmt gewesene Themsetunnel zwischen Rotherhithe und Wapping hat diesen kühnen Unternehmer berühmt gemacht. Der etwa 400 Meter lange Tunnel hatte eine Bauzeit von nicht weniger als 16 Jahren (1825—1842) erfordert. Einmal brach die Themse ein. Eine sechsjährige Unterbrechung entstand durch den Mangel an Geldmitteln. Die Gesammtkosten betrugen 9.36 Millionen Mark oder etwa 21.800 Mark pro laufenden Meter. Der Tunnel bildet einen viereckigen Mauerklotz, in welchem zwei Tunnelröhren ausgespart sind.

Die Neuzeit wendet statt Mauerwerk die bequemeren und billigeren Eisenrohre an; lange Zeit Gußeisen; erst in Berlin ist das vortheilhaftere Flußeisen in Gebrauch gekommen.

Die Durchörterung des Bodens findet nach einem in der Grundidee einfachen und ziemlich rasch arbeitenden Verfahren statt. Um dem Leser, der den Ingenieurarbeiten zu fern steht, in einem schlagenden Bilde das Wesentliche der Baumethode vor Augen zu stellen, diene die Thätigkeit des Regenwurms, der sich mit dem Kopf langsam in das Erdreich einfrißt. Die gelöste Erde fördert er durch sein Leibesinnere nach rückwärts hinaus. Der Tunnelbau erinnert gewissermaßen an einen solchen langsam vordringenden eisernen Riesenwurm. Doch zieht er nicht wie dieser die Ringe eines bereits ausgewachsenen Leibes nach sich. Vielmehr gleicht die Entwickelung des Tunnelrohres dem allmäligen Wachsthum eines Bandwurms, der zwischen Kopf und dem bereits bestehenden Körper immer neue Leibesringe ansetzt. So bewegt sich auch der stählerne Kopf des Tunnelrohrs im Boden fort, und hinter ihm werden immer neue Flußeisenringe eingeschaltet.

Den Kopf des eisernen Wurms würde der sogenannte „Brustschild" darstellen, der den Zweck erfüllt, zu stützen und zu schützen. Er besteht aus einem Rohrstück, das vorn durch die eiserne Brustwand gegen das Eindringen von Sand und Wasser gesichert ist. Die Brustwand enthält verschließbare Oeffnungen. Der Hohlraum des Brustschildes ist der Arbeitsraum. Hier vor Ort sind die Arbeiter vollkommen von allen Seiten gedeckt. Mit Haue und Schaufel greifen sie das Gebirge an. Kleine Handwagen oder Wasserstrahlhandpumpen fördern das gelöste Erdreich oder den Sand durch das bereits fertiggestellte Tunnelinnere nach der Ausgangsmündung hinaus. Der Brustschild besitzt vorn eine Abschrägung entsprechend dem Ruhewinkel trockener Erde. Die Konstruktion ist nach einem Patent Mackensens