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 Postanstalten des deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande (Holland), Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Rußlands und der Donaustaaten; 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 bei den Filialen: Friedrichstraße 66, Potsdamerstraße 59, Königstraße 56/57, Prinzenstraße 33, Alsdorf, Alt-Moabit 138, Chausseestraße 15, Große Frankfurterstraße 33, Alsdorf, Berlinerstraße 35; ferner bei allen Postämtern und Zeitungsspediteuren.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis
für das „Berliner Tageblatt“ und „Handels-Zeitung“, sowie das illustr. Wochenblatt „ULK“, die feuilleton. Montags-Ausgabe „Feierstil“, die „Technische Rundschau“, das Sonntagsblatt „Deutsche Lesehalle“ und „Haus, Hof, Garten“ durch die Post bezogen vierteljährlich 5 Mark 25 Pf., Ausland excl. Postaufschlag; für Berlin bei täglich zweimaliger Zustellung monatlich 2 M., vierteljl. 6 M. Direct unter Kreuzband vierteljl.: für Russland 18 M., übr. Ausland 13 M.
Inserate 6 Zeile 30 Pf. (General-Anzeiger 20 Pf.) werden in der Expedition sowie den Filialen: Friedrichstraße 66, Potsdamerstraße 59, Königstraße 56/57, Prinzenstraße 41, Alt-Moabit 138, Chausseestraße 15, Alsdorf, Berlinerstraße 35, Alsdorf, Große Frankfurterstraße 33 angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 48. Berlin, Sonnabend, den 27. Januar 1900. XXIX. Jahrgang.

...ßtenpanzer und Auslandsdienst.

Unser militärischer ✠-Mitarbeiter schreibt uns:

...n der im heutigen Morgenblatt mitgetheilten Flotten... ...elle sind zwei Punkte, die im Reichstage wohl noch ...nähere Erläuterung vom politischen und militärischen ...ndpunkte aus erfahren werden. Der eine betrifft die ...rminderung der Schlachtflotte um zwei Divisionen zu ...ier Küstenpanzerschiffen, der andere die Vermehrung ...Schiffe für den Auslandsdienst um sechs große und ...en kleine Kreuzer.

Das Geschwader, Küstenpanzerschiffe der Siegfriedklasse, ...en Tonnengehalt zwischen 3400 und 3700 schwankt) ...rt aus den Jahren 1889 bis 1895 und ...t mithin, um uns etwas drastisch auszudrücken, ...h in die Zeit, in der man den Schutz der Küste ...issermaßen durch „Vertheidigung am Lande“ ...chtigte; andererseits aber auch die operativen und takti... ...n Grundgesetze für die Verwendung, Eintheilung und Klassirung der Schlachtflotte ...ng nicht gefunden (wiedergefunden) waren, ...ch langjährige, mühselige Arbeit, an der hauptsächlich ...r jetzige Staatssekretär des Reichsmarineamts betheiligt war. Die Vertheidigung der Küsten liegt aber nicht in ihren ...festigungen im Verein mit Küstenpanzerschiffen, Kanonen... ...d Torpedobooten, sondern sie beruht in der Fähigkeit ...r Schlachtflotte, die hohe See auf den ...unkten zu halten, die für das Land und seine ...teressen von entscheidender Bedeutung sind. Diesem ...weck kann das Siegfried-Geschwader schon wegen seines ...kottenumfangs jetzt zum Ausdruck gebracht ist, daß nämlich, ...enn die Zeit der Ersatzbauten des Siegfried-Geschwaders ...rankommt, die Ersatzbauten nicht durch Küstenpanzerschiffe, sondern ...rch Linienschiffe bewirkt werden sollte.

Diese Zeit fällt in die dritte Bauperiode der Flotten... ...ovelle, das heißt 1910—1916. Mithin handelt es sich bei ...iesen (nach der Novelle) vierten Geschwader nur um den Ersatz ...er Küstenpanzerschiffsgeschwader der Siegfried-Klasse durch ein ...eigemäßes Linienschiffsgeschwader, das im Uebrigen ...ie das erste in zwei Divisionen gegliedert wird. Der ...einere Unterschied erstreckt sich noch auf die Vermehrung der ...ntsprechenden Aufklärungsorgane (drei statt zwei kleine ...reuzer per Division) sowie um ein Flottenflaggschiff und die ...aterialreserve.

Nach dieser Darlegung unterliegt es keinem Zweifel, daß, ...alls die jetzige Novelle nicht eingebracht worden wäre, die ...Siegfried-Klasse vom Jahre 1910 ab durch ein Linienschiffs... ...eschwader hätte ersetzt werden müssen; entschloß man sich dazu, ...o konnte es sich aber auch nur um ein Schlachtgeschwader, das ...uf der Höhe der Zeit stehen würde, handeln, also organi... ...atorisch mit den übrigen Geschwadern übereinstimmen müßte.

So stellt sich denn die Novelle in Bezug auf das 4. Ge... ...schwader im eigentlichen Sinne nicht als eine Vermehrung — ...wenn von seinen Auslandsbestandtheilen abgesehen wird — ...heraus, sondern als ein Ersatz nach den Anforderungen der ...Zukunft, und es bleibt also als Vermehrung das ...3. Linienschiffsgeschwader und die Vermehrung der Auslands... ...schiffe.

Hiervon soll das 3. Geschwader in die erste Bauperiode ...1901—1905 mit einem Flottenflaggschiff, acht Frontschiffen und ...einem Materialreserveschiff fallen, und die Vermehrung der ...Auslandsschiffe in die zweite Bauperiode von 1906—1909.

Was die letzteren angeht, so ist namentlich die völlige Ver... ...änderung in unserem ostasiatischen Bestßstande zu berück... ...tigen. Die Reichs- und Privatinteressen erheischen ge... ...bieterisch die dauernde Anwesenheit einer stets opera... ...tionsbereiten Flottenmacht in Ostasien. Wir dürfen uns nicht damit abfinden wollen, erst im Zeitpunkt des Bedarfs die erforderlichen Streitkräfte in der Heimath bereit zu stellen und abzusenden. Sie würden zu spät kommen. Wir haben das mit der „paddeln... den“ „Deutschland“ in den ostasiatischen Gewässern recht drastisch erlebt. Unsere asiatische Macht muß in Zukunft immer mit der erforderlichen Kraft zur Stelle sein; sie muß gewissermaßen ein dauerndes Auslands... geschwader bilden, das auf eigenen Füßen steht, die Be... dingungen seiner Erhaltung — Kohlen, Material, Repara... turen u. s. w. — in seinem Stationsraume hat und nur hinsichtlich der Verstärkung, wenn sie nöthig wird, und des Ersatzes und der Ablösung an Schiffen und Personal mit der heimathlichen Flotte in Beziehung bleibt. Diese Streitkräfte dauernd festzusetzen, geht nicht ohne Weiteres an, denn den ungefähren Maßstab ihrer Stärke und Zu... sammensetzung kann man nur nach den Streitkräften der anderen Mächte in Ostasien bemessen.

Auf diese Weise ist wohl das Durchschnittsmaß der sechs großen und sieben kleinen Kreuzer ermittelt worden.

Wir müssen aber auch bedenken, daß, da Deutschland unter allen Mächten in Bezug auf Stationen zwischen der Heimath und Ostasien am ungünstigsten gestellt ist und unsere Verbindungen dorthin oft recht bedroht sein können. Auch aus diesem Grunde muß unsere Macht in Ostasien eine große organisatorische, administrative, politische und militärische Selbstständigkeit haben. Die Bedingungen dafür sind in Ostasien (Kohlen, Häfen, Werkstätten) vorhanden, oder sie sind mit Geld zu schaffen, nur müssen wir rechtzeitig für Schiffe und Personal sorgen.

Der Fall ist aber auch nicht ausgeschlossen, daß vom heimathlichen Schlachtgeschwader ein Theil abdetachirt werden würde. Man dürfte dies nur in der höchsten Noth thun, alsdann aber würde es sich um die geringste Einheit, also eine Division handeln, weil sie erst, wenigstens bis zu einem gewissen Grade, die erforderliche Gefechtskraft besitzen kann. Bedenkt man, wie die Dinge wirklich liegen, daß das einzelne Schiff erst im taktischen Verbande mit anderen zur Entfaltung seiner Kraft kommt, so wird man sich auch dem Fundamentalgrundsatz aller Flottenorganisation, der in der Gliederung von Divisionen und Geschwadern beruht, anschließen. Einzelne Schiffe nützen wenig. Wer eine Flotte zur Wahrung der Macht Deutschlands will, muß die organisatorische Grundheit wollen, weil nur sie alle Bedingungen der Fähigkeit, die See zu halten, in sich vereinigt.

Daß diese Vermehrung einerseits und der Ersatz nach zeitgerechten Anforderungen hohe Ausgaben im Gefolge hat, ist freilich nicht zu leugnen. Allein welcher Geschäftsmann würde wohl mit veralteten Einrichtungen den Kampf mit dem Konkurrenten aufnehmen wollen? Genau so steht es mit der Flotte: Entweder eine wohlorganisirte, biegsame, gelenkige und selbstständige Flotte oder gar keine!

Die erweiterte Kanalvorlage.

Umfangreiche Mittheilungen über die erweiterte Kanalvorlage werden offiziös in der „N. A. Z.“ veröffentlicht. Wir entnehmen diesen Angaben das Nachstehende:

Die Vorbereitungen zu der neuen erweiterten Kanalvorlage sind im vollen Gange. Der Rhein-Elbe-Kanal wird dabei in unveränderter Form Aufnahme finden. Im Uebrigen handelt es sich lediglich um solche Ergänzungen, welche von den zuständigen Behörden bereits früher — unabhängig von der Frage des Rhein-Elbe-Kanals — als wünschenswerth und von den Betheiligten als nothwendig bezeichnet waren. Die Vorarbeiten zu den in Frage kommenden Neu- und Verbesserungsanlagen sind theilweise bereits seit Jahren in Angriff genommen; andernfalls würde es nicht möglich sein, in so kurzer Zeit einen neuen erweiterten Gesetzentwurf dem Landtage zu unterbreiten.

Welchen Umfang die neue Vorlage annehmen wird, ist aus der Thronrede vom 9. Januar d. J. ungefähr zu ersehen. Hoffentlich werden die technischen, wirthschaftlichen und finanziellen Erwägungen so gefördert werden können, daß alle Einzelentwürfe vollständig mit Plan und Kostenanschlag in die neue Vorlage aufgenommen werden können. Wenn es auch noch nicht möglich sein wird, die große westöstliche Wasserstraße in gerader Fortsetzung über die Weichsel hinaus in das Innere Ost- und Westpreußens zu führen, so ist doch beabsichtigt, die Warthe, Netze und Brahe sowie den Bromberger Kanal so umzugestalten, daß Schiffe von 4—500 Tonnen Tragfähigkeit in den Abmessungen der Oder-Spreekanalstufe vom Rhein bis zur Weichsel und mit Benutzung des frischen und Kurischen Haffs sowie der dahin führenden Wasserstraßen bis Königsberg und Memel gelangen können.

Daß die seitens der Regierung abgegebene Erklärung hinsichtlich der Privatkonzession zur Lippe-Kanalisirung und diejenige zu Gunsten Schlesiens bezüglich der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit mit dem Ruhrgebiet aufrecht erhalten wird, bedarf keiner weiteren Erörterung. Augenblicklich sind die Untersuchungen darüber im Gange, ob die technische Möglichkeit vorliegt, das erstrebte Ziel durch Anlage von Stauweihern im Gebiet der oberen Oder zu erreichen. Wird durch die Ansammlung von Hochwassern und sonstigen reichlichen Niederschlägen ein Mittel gefunden, die Wassertiefe der Oder auf 1,40 Meter zu erhalten, so wird die Schiffahrtsstraße von Kosel bis Berlin und Stettin leistungsfähiger und billiger werden als der mit verhältnißmäßig hohen Abgaben zu belegende Rhein-Elbe-Kanal. Erweist sich aber wider Erwarten die Anlage von Stauweihern als nicht zweckmäßig oder wirthschaftlich, so wird zunächst die Vertiefung der oberen Oder von der Neissemündung bis Breslau durch Kanalführung ins Auge zu fassen und im Uebrigen das erstrebte Ziel durch angemessene Ermäßigung der Eisenbahntarife für Schlesien zu erreichen sein. Sobald der Koseler Hafen an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sein wird — die Hafenvorlage soll mit der schon im Entwurf vorgesehenen Erweiterung und Hand in Hand damit auch mit der Anlage von Zugschleusen auf der oberen Oder begonnen werden. Die Ergänzung der Hafeneinrichtungen für den außer den Kosten sehr lebhaften sonstigen Güterverkehr ist bereits in Angriff genommen und im Entwurf in der Bearbeitung begriffen.

Der Berlin-Stettiner Kanal bildet einen wesentlichen Bestandtheil der großen Westostlinie; er findet daher in der neuen Kanalvorlage naturgemäß seinen Platz. Ob die Ost- oder Westlinie gewählt werden soll, ist eingehend untersucht; die Schwierigkeiten des Baues und die ohne den Teltower Kanal rund 80 Millionen Mark betragenden Baukosten haben dazu geführt, der westlichen Linie in der ungefähren Richtung des Finow-Kanals den Vorzug zu geben. Die Baukosten belaufen sich hier nur auf rund 40 Millionen Mark. Dabei sollen jedoch die Vorkehrungen zur Ermöglichung einer besseren Entwässerung des Oderbruches durch Anlage eines von Hohensaathen abwärts führenden besonderen Entwässerungskanals in genau deutschen Umfange zur Ausführung gelangen, wie es beim Bau der Ostlinie geschehen müßte. Die Vorlage wird auch den Nachweis führen, daß der Vortheil einer den Osten der Monarchie mit dem Westen verbindenden, für 4—500 Tonnenschiffe geeigneten Wasserstraße so groß ist, daß dagegen der Nachtheil des kleinen Umweges, welchen die Westlinie gegenüber der Ostlinie in einigen Verkehrsbeziehungen bedingt, verschwindet.

In gewissem, kaum trennbarem Zusammenhange mit der besseren Entwässerung des Oderbruches und dadurch mittelbar auch mit dem Berlin-Stettiner Kanal steht die hauptsächlich im landwirthschaftlichen Interesse dringend erwünschte Regulirung der unteren Oder. Der Entwurf zu der Oder-regulirung, der sich auf die ganze Strecke von Hohensaathen bis zum Stettiner See bei Stettin beziehen wird, ist von der Regierung zu Stettin bearbeitet und bereits der Nachprüfung unterzogen.

Es liegt ferner in der Absicht der Staatsregierung, den Masurischen Kanal, für welchen die erste Baurate schon einmal im Jahre 1874 genehmigt war, und von welchem bereits seit Anfang dieses Jahres ein technisch und wirthschaftlich vollständig ausgearbeiteter Entwurf vorliegt, der neuen Kanalvorlage einzufügen. Indeß sind noch in letzter Zeit erhebliche Widersprüche gegen die vermehrte Zuführung von Wasser in das Pregel- und Deimethal erhoben und sogar Bedenken aus den vom Kanal selbst berührten Kreisen laut geworden; es ist indessen zu hoffen, daß die Verhandlungen zu einem befriedigenden Abschluß gelangen.

Zu erwähnen ist noch, daß die Entwürfe zur Regulirung der Spree in der Provinz Brandenburg ebenfalls bearbeitet sind. Die Erwägungen, ob der umfassende und ziemlich kostspielige Plan noch einiger Einschränkungen fähig ist, wurden jedoch noch nicht zum Abschluß gebracht. Aehnlich liegen die Verhältnisse an der unteren Havel, wo eine durchgreifende Verbesserung der Vorfluth im landwirthschaftlichen Interesse geplant ist. Die Entwurfsarbeiten sind fast vollendet, aber einer Ueberprüfung noch nicht unterzogen. Ferner liegt es in dem Programm dieser Bauausführungen, wenn es auch noch nicht in der neuen Vorlage Aufnahme finden sollte, im Anschluß an die Verbesserung der Oder-Weichselverbindung die Fahrwasserverhältnisse der Warthe bis Posen so zu gestalten, daß 400 Tonnenschiffe bis Posen gelangen können, wenn auch nicht zu jeder Zeit mit vollem Tiefgang. Auch ist eine Ueberleitung des Obra-Kanalentwurfs von der Oder über Deutschen und Meseritz bis Groß-Gorzig sowie eine Erledigung darüber eingeleitet, ob die wirthschaftlichen Vortheile mit den aufzuwendenden Baukosten in solchem Verhältnisse stehen, daß den Wünschen der landwirthschaftlichen Anlieger in einer dem Verkehrsbedürfniß angemessenen Weise entsprochen werden kann.

Für alle Anlagen, auch die letzterwähnten Entwürfe eingeschlossen, werden schätzungsweise bis zu 450 Millionen Mark erfordert, dieser Betrag aber keinesfalls überschritten werden. Dabei ist indessen zu berücksichtigen, daß lediglich die übrigens ohnehin wirthschaftlich berechtigte Verbesserung der Oberwasserstraße von der Neissemündung bis Fürstenberg als eine Art Kompensation für den Rhein-Elbe-Kanal angesehen werden kann. Alle übrigen Anlagen sind auch ohne jeden Zusammenhang mit dem Mittellandkanal denkbar, sie würden aber voraussichtlich ihrer Verwirklichung näher sein, wenn die vorjährige Kanalvorlage Annahme gefunden hätte.

Durch die Erhöhung der Bausumme für den Rhein-Elbe-Kanal von rund 260 Millionen Mark um 190 Millionen Mark für die östlichen Wasserstraßen auf insgesammt 450 Millionen Mark konnten naturgemäß die finanziellen Bedenken, welche bei vielen Kanalgegnern in erster Linie zur Ablehnung der letzten Vorlage geführt haben, nur verstärkt werden.

Diesem Bedenken muß aber entgegengehalten werden, daß die solchergestalt auf 450 Millionen Mark erhöhte Summe überhaupt nach anderen Gesichtspunkten beurtheilt werden muß als die Bewilligung einer bestimmten Summe für einen einzelnen Kanal. Es kann nicht in der Absicht liegen, diese 450 Millionen Mark möglichst schnell, etwa in sechs bis acht Jahren, zu verbauen. Das würde mehrfachen Bedenken technischer und finanzieller Natur begegnen. Die neue Gesammtvorlage kennzeichnet sich vielmehr als ein genau umgrenztes Programm derjenigen größeren wasserbaulichen Anlagen, welche die Regierung im Laufe der nächsten fünfzehn Jahre auszuführen gedenkt . . . Der Inhalt der neuen Kanalvorlage schließt es selbstverständlich nicht aus, daß dem auftretenden Verkehrsbedürfniß auch noch in anderen Gegenden Rechnung getragen werden kann, namentlich im letzten Drittel der Bauzeit, in welchem wahrscheinlich bereits ein Abnehmen der Bauthätigkeit eintreten wird.

Die offiziöse Darlegung schließt: Damit dürfte der neuen Kanalvorlage ein Inhalt gegeben sein, der die Zustimmung aller Derjenigen finden kann, die nicht grundsätzlich dem Ausbau und der Vereinigung unseres bisher getrennten Wasserstraßennetzes entgegenstehen.

* * *

* Der **Klodnitz-Kanal**, der nach den Aeußerungen des Grafen Ballestrem in der letzten Tagung des Abgeordnetenhauses als abschreckendes Beispiel gegen die Zweckmäßigkeit der Anlage von modernen Wasserstraßen und speziell des Rhein-Weser-Elbe-Kanals dienen sollte, war als Beispiel recht schlecht gewählt. Denn während die neuen künstlichen Wasserstraßen den Verkehr von 400—600-Tonnenschiffen und der Rhein-Weser-Elbe-Kanal im Besonderen wie der Kanal Dortmund-Emshafen einen solchen von 600—700-Tonnenschiffen berechnet sind, können den Klodnitz-Kanal, wenn die Schiffe etwa 1,40 Meter Tauchtiefe haben, was erst durch besondere Wasserzuführung aus den Bergwerksgruben zu erzielen ist, nur Schiffe von 125 Tonnen befahren. Demnach hat dieser kleine, um das Jahr 1800 erbaute, veraltete und mit völlig unzureichenden Umschlagsvorrichtungen und Anschlußgleisen versehene Kanal 1898/99 einen Jahresverkehr von über 12,000 Tonnen gehabt; denn es sind auf dem 46 Kilometer langen Kanal, der fast immer in ganzer Länge, nicht auf Theilstrecken befahren wird, 222,980 Tonnenkilometer für Güter erster und 332,500 Tonnenkilometer für Güter zweiter Klasse gefahren worden. Ob alle in neuerer und neuester Zeit erbauten Nebenbahnen eine gleich große oder entsprechende Leistung aufweisen können, darf noch sehr bezweifelt werden.

* * *

* Gestern verhandelte eine **Kommission**, bestehend aus Vertretern des Finanzministeriums, des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, der Regierung zu Potsdam sowie von Vertretern der Städte Berlin, Stettin und Charlottenburg, in Bezug auf den **Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin (Westlinie)**. Aus den Verhandlungen darf wohl

Hierzu für die auswärtigen Abonnenten „Deutsche Leselhalle“ Nr. 5.