Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt“
erscheint täglich zweimal mit Ausnahme des Sonntags, an welchen es nur in einer Morgenausgabe ausgegeben wird. Man abonnirt außerhalb Berlins bei allen Post-Anstalten des deutschen Reichs, 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, SW. 19, Jerusalemerstr. 45/49; sowie deren Filialen: W. 8, Leipzigerstr. 103; W. 57, Potsdamerstr. 50; C. 2, Königstr. 56/57; S. 14, Prinzenstr. 41; NW. 52, Alt-Moabit 138; N. 4, Chausseestr. 16; NO. 18, Große Frankfurterstr. 33; ferner bei allen Postämtern und Zeitungsspediteuren.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis
für das „Berliner Tageblatt“ und „Handels-Zeitung“, sowie das illustr. Wochblatt „ULK“, die feuilleton. Montags-Ausgabe „Zeitgeist“, die „Technische Rundschau“, die illustr. Halbwochen-Chronik „Der Welt-Spiegel“ und „Haus und Garten“ durch die Post bezogen vierteljährlich 5 M. 75 Pf. Rußland excl. Postaufschlag; für Berlin bei täglich zweimaliger Zustellung monatl. 2 M., vierteljährlich 6 M. Direct unter Kreuzband vierteljährlich: fürs Ausland 18 M., fürs Inland 14 M. Inserate Zeile 60 Pf. („General-Anzeiger“ 30 Pf.) werden d. d. Exped. SW. 19, Jerusalemerstr. 45/49, sowie deren Filialen: W. 8, Leipzigerstr. 103; W. 57, Potsdamerstr. 50; C. 2, Königstr. 56/57; S. 14, Prinzenstr. 41; NW. 52, Alt-Moabit 138; N. 4, Chausseestr. 16; NO. 18, Gr. Frankfurterstr. 33 angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 316. **Berlin, Dienstag, den 25. Juni 1901.** **XXX. Jahrgang.**

Hierzu „Ziehungs-Liste“ No. 17.

Zukunftsbahnen.

Die „Quarterly Review“ schrieb im Jahre 1819: „Die Idee einer Eisenbahn ist praktisch unausführbar. Giebt es etwas Lächerlicheres und Abfurderes als das Projekt eines Dampfwagens, welcher zweimal so schnell gehen soll wie unsere Postwagen? Eher ließe sich erwarten, daß man sich im Artillerielaboratorium zu Woolwich mittels einer Congrevschen Rakete befördern läßt als durch die Gnade einer doppelt so schnell wie unsere Postwagen laufenden Lokomotive.“ Erst zweiundachtzig Jahre sind seitdem vergangen, und schon wird die Möglichkeit erörtert, mittels der elektrischen Kraft Eilzüge zu schaffen, die mit einer Geschwindigkeit dahinsausen, welche mindestens noch einmal so groß ist wie die der jetzigen schnellsten Dampfschnellzüge. Statt der neunzig bis hundert Kilometer, die ein durch Dampf getriebener Schnellzug in einer Stunde zurücklegt, soll der elektrische Eilzug zweihundert bis zweihundertundfünfzig Kilometer in einer Stunde, wenn nicht noch mehr, „machen“. Für den Fernschreiber und den Fernsprecher giebt es schon jetzt keine Entfernungen mehr. Gelangen so schnelle Züge wie die oben erwähnten zur Einführung, so wird auch die Eisenbahn sich rühmen dürfen, die Entfernungen zwar nicht beseitigt, aber doch so verringert zu haben, daß ihre Ueberwindung ein Spiel dünkt. Die Beförderung mittels Congrevescher Rakete, die im Jahre 1819 ein hochangesehenes englisches Blatt der Beförderung mittels Dampfwagens höhnend entgegenhielt, ist dann fast Wahrheit geworden.

Aber wird es dereinst, das heißt vielleicht schon in zehn oder zwanzig Jahren, in der That so schnelle Züge geben? Weshalb nicht! Der Gleichmuth, mit dem man heutzutage derartige Zukunftsbilder aufnimmt, und der Glaube, den man ihrer Verwirklichung entgegenbringt, stechen auffallend und vortheilhaft ab von der Erregung, die im zweiten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts der Gedanke, mittels Dampfwagens zu fahren, wachrief, und von dem Unglauben, mit dem man diese Erfindung beurtheilte. So wegwerfend wie damals die „Quarterly Review“ von dem Dampfwagen, spricht heute nicht das unbedeutendste Kreisblatt von dem elektrischen Zuge, der es dem Berliner ermöglichen soll, früh Berlin zu verlassen, gegen Mittag in Paris einzutreffen, dort einige Stunden lang Geschäfte zu erledigen und am Abend wieder in Berlin zu sein. Man hält dies ohne Weiteres für möglich, während man vor achtzig Jahren den, der sich vermaß, im Dampfwagen etwa vierzig bis fünfzig Kilometerchen in der Stunde zurückzulegen, rundweg für übergeschnappt erklärte. Voreilig wäre es jedoch, wollte man aus diesem Wandel schließen, daß die geistige Begabung des jetzigen Geschlechts derjenigen der damals Lebenden unendlich überlegen sei. Die Gegenwart ist durch eine Reihe der glänzendsten und überraschendsten Erfindungen verwöhnt; sie ist in dieser Beziehung beinahe auf dem Standpunkt des „Nichtsbewunderns“ angelangt. Wie harmlos in dieser Hinsicht war man dagegen noch vor achtzig Jahren! Für den, der Dampfzüge kennt, die bis zu hundert Kilometer in der Stunde zurücklegen; für den, dem sich die Wunder der Elektrizität tagtäglich offenbaren, für den hat der Gedanke, daß man dereinst in fünf bis sechs Stunden von Berlin nach Paris fahren werde, nichts Ueberwältigendes. Um wieviel größer war da der Unterschied zwischen der Postkutsche und dem Eisenbahnzuge! Hier schieden sich Welten! In der Verkehrswelt aber, die jene elektrischen Schnellfahrten sehen wird, leben wir bereits!

An Gegnern solcher Fahrten wird es freilich nicht fehlen. Ehe der Bau der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth begonnen wurde, gab das bayerische Obermedizinalkollegium ein Gutachten dahin ab, daß der Fahrbetrieb mit Dampfwagen im Interesse der öffentlichen Gesundheit zu unterlagen sei. Die schnelle Bewegung erzeuge unfehlbar eine Gehirnkrankheit bei den Passagieren, welche eine besondere Art des delirium furiosum darstelle. Wollten die Fahrenden der Gefahr trotzen, so müsse der Staat wenigstens die Zuschauer schützen. Der bloße Anblick eines rasch dahinfahrenden Dampfwagens erzeuge genau dieselbe Gehirnkrankheit; es sei deshalb zu verlangen, daß der Bahnkörper zu beiden Seiten mit einem dichten, mindestens fünf Fuß hohen Bretterzaun umgeben werde.

Wegen der elektrischen Eilzüge ist zwar ein ähnliches Gutachten nicht zu besorgen — das Gutachten kommt aus der längst überwundenen Postkutschzeit —, aber es dürfte doch Viele geben, deren Abneigung gegen ein so schnelles Fahren unüberwindlich sein wird. Schon jetzt ist die Zahl derer nicht klein, die in einem Schnellzuge oder richtiger in einem schnell fahrenden Zuge — ein Schnellzug ist ja nicht immer auch ein schnell fahrender Zug — nicht gern sitzen. Es wird ihnen „schlecht“, wenn's so rasch geht, sagen diese Mäßigkeitsfreunde. Ferner wird die Angst vor einem Verunglücken des Zuges erheblich steigen; nicht nur wegen der Gefahren, die einem Eisenbahnzug überhaupt drohen, sondern auch wegen der Eigenthümlichkeiten des elektrischen Betriebes. Die Erfahrungen, die man augenblicklich mit dem elektrischen Betriebe im Straßenbahnverkehr macht, sind ja allerdings nicht geeignet, Begeisterung für elektrische Eilzüge zu wecken. Aber die Unfälle, die jetzt zu verzeichnen sind, müssen als Kinderkrankheiten gelten. Ist der elektrische Betrieb erst um einige Jahre älter geworden, so wird er von derartigen Unfällen, wenn nicht ganz verschont bleiben, so doch viel seltener als früher heimgesucht werden. Als man den Postwagen mit dem Eisenbahnwagen vertauschte, war man auch ängstlich. Wie sich diese Angst gelegt hat, so wird sich auch die legen, welche Einen heute bei dem Gedanken beschleicht, die Entfernung zwischen Berlin und Dresden in etwa einer Stunde zu überwinden.

Findet die Elektrizität als bewegende Kraft im Eisenbahnverkehr umfassende Verwendung, so muß eine völlige Umgestaltung dieses Verkehrs die Folge sein. Der Güterverkehr, für den man die Dampfkraft einstweilen beibehalten wird, muß von dem Personenverkehr geschieden werden, und der Personenverkehr muß ganz naturgemäß in Fern- und Ortsverkehr sich theilen. Die Rücksichten, die heute die meisten Züge zwingen, dem Fern- und dem Ortsverkehr zugleich zu dienen, fallen dann weg. Man wird nicht mit langen Zügen selten, sondern mit kurzen Zügen oft fahren. Die Fahrpläne werden sich ganz erheblich vereinfachen. Auch die Einrichtung der Züge wird eine andere sein. Da die Dauer der Fahrzeit auf die Hälfte oder ein Drittel vermindert wird, bedarf es der Ausrüstungen nicht, die durch die jetzige Dauer der Fahrzeit veranlaßt sind. Ferner wird der Fahrpreis eine andere Regelung erfahren. Der jetzt von mancher Eisenbahnverwaltung heftig bekämpfte Zonentarif drängt sich dann als die angemessenste Bezahlungsweise von selbst auf.

Mit Rücksicht auf alle diese, die jetzigen Verkehrsformen von Grund aus wandelnden Aenderungen erscheint es müßig, schon heute Betrachtungen über die Zugsgattungen der Zukunft anzustellen. Wird es auch dann Luxuszüge, Durchgangszüge, Schnellzüge, Personenzüge, gemischte Züge geben? Die letzteren müssen aus dem vorhin schon erwähnten Grunde ganz wegfallen, und was die übrigen betrifft, so ist das Eine sicher, daß die Elektrizität hier nicht nur beschleunigend, sondern auch vereinfachend wirken wird. Die mancherlei Gattungen Züge, die es jetzt giebt, verdanken meist dem Bestreben ihr Dasein, die Fahrtdauer abzukürzen und die trotz aller Abkürzungen immer noch beträchtliche Dauer erträglicher oder kurzweiliger zu machen. Die Geschwindigkeit des elektrischen Eilzuges wird dieses Bestreben zum guten Theil seiner Voraussetzungen berauben.

Die liberale Partei Englands und der Krieg.

(Von unserem Korrespondenten.)

β London, 22. Juni.

Unsere Leser haben das Telegramm über die Vorgänge bei dem Friedensmeeting in der Londoner Queens Hall vor Augen gehabt. Es giebt so getreu wie möglich und in größter Unparteilichkeit die Situation wieder, die sich in der Halle selbst und auf der Straße entwickelte. In dem Sitzungssaale die „Proburen“, deren Proburenthum darin besteht, möglichst bald und zu für die Buren billigen Bedingungen den Frieden zwischen den beiden Rassen hergestellt zu sehen, die zusammen in Zukunft unter britischer Vormacht an der Entwickelung Südafrikas arbeiten sollen. Auf der Straße ein auf das Meeting der Proburen von einer jingoistischen Presse gehetzter Mob, der dem einzigen in England existirenden Privileg: der Freiheit der Rede, den Todesstoß versetzen soll. Weder innerhalb der Halle noch außerhalb auf der Straße waren die Vorgänge von irgend einer politischen Konsequenz. Die Reden zwischen den beiden Rassen hergestellt zu sehen, die zusammen in Zukunft unter britischer Vormacht an der Entwickelung Südafrikas arbeiten sollen. Auf der Straße ein auf das Meeting der Proburen von einer jingoistischen Presse gehetzter Mob, der dem einzigen in England existirenden Privileg: der Freiheit der Rede, den Todesstoß versetzen soll. Weder innerhalb der Halle noch außerhalb auf der Straße waren die Vorgänge von irgend einer politischen Konsequenz. Man hat ferner aus einer Rede, die einer der Führer der liberalen Partei, Herr Asquith, ein intimer Freund Milners, gegen das Meeting gehalten, und in welchem er im Namen einer Anzahl seiner liberalen Freunde gegen die in diesem gefaßten Resolutionen protestirt, den etwas eiligen Schluß ziehen wollen, daß eine reinliche Scheidung zwischen liberalen Imperialisten und dem Reste der Liberalen erfolgt, und damit die erste große Kluft in der liberalen Partei seit der Homeruleabstimmung, in der sich die Unionisten von den Liberalen absonderten, geschaffen worden sei. Das ist alles leeres Gerede. Das Proburenmeeting fand unter Labouchères Vorsitz statt, und dieser Name allein ist ein Abschreckungsprogramm, das im besten Falle ein halbes Dutzend radikaler Mitglieder im Unterhause vereint. Das Meeting nahm zum Ueberfluß ein Amendement zu einer etwas zahmeren Resolution an, in dem die absolute Gewährung der Unabhängigkeit für die Buren verlangt wird. Außer den paar Labbyisten (Labouchères politischer Spitzname ist Labby) giebt sich wohl auch nicht ein einziger Mann in der liberalen Partei, ja selbst nicht einmal die Burenführer, heute noch der Hoffnung hin, daß die englische Regierung eine solch weitgehende Konzession, wie in dem Amendement enthalten, jemals gewähren würde. Wir können daher nicht finden, daß irgend ein neues Moment in der schon vor Ausbruch des Krieges zersplitterten Partei eingetreten wäre, das eine reinliche Scheidung, die einem Bruche gleichkommt, herbeigeführt hätte.

Wir haben von liberalen Gruppen unter dem Gesichtspunkt des Krieges die radikale Gruppe Labbys, dann diejenige Gruppe der Liberalen, die der Ansicht ist, daß der Krieg hätte vermieden werden können, die aber diesen bis zu einem ehrenvollen Frieden, bis zur Erlangung der Suprematie Englands in Südafrika durchgeführt, aber jeden nur einigermaßen vernünftigen Friedensvorschlag in ernste Erwägung gezogen wissen wollen, und wir haben dann die Imperialisten, die mit den Unionisten darin einig sind, daß nur von einer absoluten Unterwerfung der Buren die Rede sein kann. Die meisten der liberalen Imperialisten begegnen sich wohl mit den Unionisten heute ebenfalls in der Auffassung, daß Home rule für Irland ein überwundener Standpunkt sei. Sie blicken auf Rosebery als den Retter der liberalen Partei.

Das wäre um alles nicht so schlimm, namentlich nicht, wenn man einen Krieg nur als einen Zwischenfall betrachtet, der nicht dazu geeignet ist, Gegenstand eines Parteiprogrammes zu sein. Das wirkliche Schlimme ist, daß die Liberalen überhaupt kein Programm haben, das derartig spezifisch ihr eigenes, so unentwendbar wäre, daß die unionistisch-konservative Föderation es nicht auch zu dem ihren machen könnte.

Man darf immer nicht vergessen, daß durch die die liberale Partei zerfetzende Homerulefrage ein großer Schaß liberalen Blutes in die Partei der Rechten gekommen ist, so daß die Liberalen nicht einmal sicher sind, daß, wenn sie selbst das Banner sozialistischer Ideen erheben, ihnen von der Rechten nicht sogar hierbei der Wind aus den Falten ihrer Fahne genommen wird. Die Liberalen stecken selbst alle viel zu sehr in den Dingen, gegen die sie als Partei energisch zu Felde ziehen sollten. Einen Programmpunkt könnte beispielsweise ein Feldzug gegen den Merkantilismus der großen Monopolgesellschaften bilden. Dafür aber sind die Herren der Linken nicht zu haben, da sie selbst in den Aufsichtsräthen dieser Gesellschaften sitzen.

Die auswärtige Politik bietet ebenfalls vorläufig keine Gelegenheit zur Bildung eines entschieden liberalen Programmes. Die am Ruder befindliche Regierung kann die neutrale Haltung der Mächte in der Südafrikafrage als ein Zeichen der Sympathie dieser letzteren für England und für sich selbst in Anspruch nehmen. Thatsächlich handelt es sich dabei vielleicht nur um den Wunsch der Mächte, England sich in Südafrika immer weiter „hineinbuddeln“ und daselbst sich eine Situation schaffen zu lassen, von der England annimmt, sie würde seine Stärke ausmachen, während die Mächte nicht ohne Grund das Gegentheil erwarten.

Wir sehen daher nicht ein, wie durch das Queens Hall-Meeting eine neue politische Situation innerhalb der liberalen Partei geschaffen sein kann, ganz abgesehen davon, daß der Führer der Liberalen, Sir Henry Campell-Bannerman, selbst in der Asquithschen Erklärung eine solch weitgehende Konsequenz nicht erblickt.

---

* In dem **Gumbinner Mordprozeß** kann die Polemik über die Rechtmäßigkeit der abermaligen **Verhaftung** des vom Kriegsgericht erster Instanz freigesprochenen **Sergeanten Hickel** noch immer nicht zur Ruhe kommen. Mir hatten neulich eine ersichtlich von den betheiligten Militärkreisen inspirirte Erklärung der Insterburger „Ostdeutschen Volksztg.“ abgedruckt, die jetzt auch von der „Nordd. Allg. Ztg.“ wiedergegeben wird. Das offiziöse Organ fügt dem Wortlaut der „Ostdeutschen Volksztg.“ und deren Versicherung, daß weder Gesetzwidrigkeiten vorgekommen noch das Briefgeheimniß verletzt ist, hinzu: „Nach unseren Informationen entspricht diese Darstellung des Sachverhaltes durchaus den Thatsachen.“ Demgegenüber tritt nun der Vertheidiger des Sergeanten Hickel in der „Nationalztg.“ mit offenem Visier auf. Das genannte Blatt schreibt:

Der Verfasser der von uns veröffentlichten Angaben, Herr Rechtsanwalt Horn in Insterburg, der von Amts wegen bestellte Vertheidiger des Sergeanten Hickel, hat darauf in einer an die „Ostdeutsche Volksztg.“ gesandten Berichtigung die Behauptungen dieses Blattes als „thatsächliche Unrichtigkeiten“ bezeichnet. Uns schreibt Herr Rechtsanwalt Horn, daß ihm von „neuen Thatsachen und Ermittelungen“, welche die neue Untersuchungshaft gegen Hickel rechtfertigen sollen, nicht das Geringste bekannt ist. Die Strafanzeige gegen die beiden Generäle wegen Freiheitsberaubung ist bei der Staatsanwaltschaft in Insterburg eingereicht worden. Nach § 153 der Militärstrafgerichtsordnung ist diese Anzeige von der Staatsanwaltschaft an die vorgesetzte Dienstbehörde der Beschuldigten abgegeben. Gemäß § 21 der Militärstrafgerichtsordnung und § 4 des Einführungsgesetzes dazu bestimmt zunächst der Kaiser einen Offizier, der die gerichtsherrlichen Befugnisse gegenüber den beiden Generälen auszuüben hat.

Uns scheint die Strafanzeige wegen Freiheitsberaubung gegen den kommandirenden General und den Divisionskommandeur, Generallieutnant v. Alten ein Schlag ins Wasser zu sein. Das Verhalten der beiden Generäle findet nämlich volle Deckung im Kommentar zur Militärstrafprozeßordnung des bayerischen Generalauditeurs v. Koppmann. Derselbe sagt zu § 179:

„Wenn nach der Aufhebung der Untersuchungshaft eine neue gesetzliche Veranlassung (§ 176 Nr. 2—4) als Fluchtverdacht, Aufrechterhaltung der Disziplin, Kollusionsgefahr 2c. für die Haftnahme sich