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 Post-Anstalten des deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande (Holland), Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Rußlands und der Donaubaaten; 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. 45-47; sowie deren Filialen: Leipzigerstr. 103, Ecke Friedrichstr.; Potsdamerstr. 33; Königstr. 56/57; Prinzenstr. 41; Alt-Moabit 138; Schiffbauerdamm 1; Große Frankfurterstr. 33; ferner bei allen Postämtern und Zeitungsspeditionen.
Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin.

Abonnements-Preis
für das „Berliner Tageblatt“ und „Handels-Zeitung“, sowie das illustr. Blatt „ULK“, die feuilet. 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: für Rußland 18 M., für Inland 14 M. Inserate Zeile 60 Pf. („General-Anzeiger“ 30 Pf.) werden i. d. Exped. SW. 19, Jerusalemerstr. 45/47, sowie deren Filialen: Leipzigerstr. 103, Ecke Friedrichstr.; Potsdamerstr. 33; Königstr. 56/57; Prinzenstr. 41; Alt-Moabit 138; Schiffbauerdamm 1; Große Frankfurterstr. 33, angenommen.
Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt.

Nummer 188. Berlin, Donnerstag, den 14. April 1904. XXXIII. Jahrgang.

Hierzu die Illustrierte Halbwochen-Chronik „Der Welt-Spiegel“ Nr. 30.

Der Grossschifffahrtsweg Berlin-Stettin.

Der Gedanke, einen den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Wasserweg zwischen Preußens Hauptstadt und Preußens bedeutendstem Seehafen herzustellen, stammt nicht erst von heute und gestern. Die geschichtliche Gerechtigkeit verlangt es, daß hierbei eines Mannes gedacht werde, der leider durch seinen abenteuernden Sinn an der Ausführung manches großartigen wirtschaftlichen Unternehmens verhindert wurde. Wir meinen Dr. Henry Bethel Strousberg, auf den die erste Anregung der Herstellung eines Großschifffahrtsweges Berlin-Stettin zurückgeführt werden muß. Der geniale Projektenmacher hatte sich sogar mit dem Gedanken getragen, Berlin direkt zu einem Seehafenplatz auszugestalten. Nun eine Seestadt wird unser binnenländisches Berlin trotz des Großschifffahrtsweges nach Stettin nicht werden, aber die Bedeutung dieses Wasserweges für die wirtschaftliche Entwickelung Berlins kann nicht in Abrede gestellt werden, wenngleich Stettin naturgemäß den Hauptvorteil für sich einheimsen wird. Und das mit vollem Rechte; denn Stettin ist an dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung des deutschen Handels und der Industrie nicht in dem Umfang beteiligt gewesen, wie dies seiner seitherigen Stellung entsprechen würde. Die Ursachen für diese mangelhafte Entwickelung liegen teils in der ohnehin übermächtigen Konkurrenz Hamburgs, teils in dem bequemen Wasserweg, der durch den Kaiser Wilhelm-Kanal geschaffen wurde, und endlich in dem Oberspreekanal, der den Zugang des schlesischen Schifffahrtsverkehrs zur Elbe bedeutend erleichtert hat.

Da die Ausführung dieses Wasserweges der Stadt Stettin allein nicht überlassen werden konnte, so mußte der Staat hier subsidiär eintreten. Umsomehr, als Stettin schon aus eigenen Mitteln mehr als 18 Millionen Mark auf die Verbesserung der dort vorhandenen Schifffahrtsanlagen verwendet hatte. Der Staat hat überdies ein wesentliches Interesse daran, daß sein erster und bei weitem bedeutendster Seehafen in dem Wettbewerbe mit den anderen deutschen Häfen, insbesondere mit denjenigen der Hansastädte nicht zurückbleibe. Wie sich aus der Verkehrsstatistik ergibt, hat sich der Verkehr auf dem jetzigen Wasserwege im Laufe der letzten zwanzig Jahre mehr als verdoppelt, sodaß er bei dem gegenwärtigen Stande des Wasserweges wie der Schleusen überhaupt nicht mehr zu bewältigen ist. Auch die Verweisung des Massenverkehrs auf den Schienenweg ist nicht stichhaltig; denn die seit über 50 Jahren bestehende Eisenbahn hat in dem Verkehr zwischen Berlin und Stettin schon im Wettbewerbe mit den jetzt verkehrenden kleineren Schiffen keine erheblichen Frachtmengen an sich zu ziehen versucht, obgleich der Wasserweg mehr als um ein Drittel länger ist als die Bahnstrecke. Die Wasserfrachten sind eben billiger. Also: die Notwendigkeit und die wirtschaftliche Nützlichkeit, die die Herstellung eines Großschifffahrtskanals begehrt, ist nicht in Abrede zu stellen. Aus diesem Grunde entschloß sich, wie gesagt, die Staatsregierung, an die Ausführung des Planes, der rund 43½ Millionen Mark beanspruchen wird, heranzugehen.

Vorab ist zu bemerken, daß es sich bei diesem Kanalbau nur um die Herstellung der Strecke Berlin—Hohensaathen handelt, da von hier bis Stettin keinerlei neue Anlagen im Verkehrsinteresse notwendig sind. Aus Zweckmäßigkeitsgründen wurde unter möglichster Benutzung der vorhandenen Anlagen zum Teil eine neue Linienführung gewählt. Die Verbindung von Berlin zu der geplanten Wasserstraße geht durch den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zum Tegeler See, durch die Unterspree über Charlottenburg-Spandau, wo eine neue große Schleuse erbaut werden muß, die Havel aufwärts. Der Kanal vom Plötzensee bis zum Tegeler See muß entsprechend verbreitert und vertieft, die beiden Schleusen in Plötzensee in größeren Abmessungen neu hergestellt werden. Vom Tegeler See aus benutzt die Schifffahrtsstraße die Havelseen und die Havel, also die bestehende Wasserstraße. Unterhalb Pinnow wird die alte Straße verlassen, und ein neuer Weg bis oberhalb der Malzer Schleuse hergestellt, der bis in die Nähe von Lehnitz die Havel verfolgt, nach dem Lehnitzsee führt, und als neuer Kanal bis zu seiner Vereinigung mit der alten Wasserstraße oberhalb der Malzer Schleuse ausgeführt werden wird. Dann wird der alte Kanal auf eine ziemlich weite Strecke benutzt. Die Linie geht in ebenem Gelände nach Lichterfelde und Eberswalde zu. Nach Kreuzung der Berlin-Stettiner Bahn wird das höher gelegene Gelände der Eberswalder und der Choriner Forst aufgesucht, wo die Kanallinie annähernd bis Liepe verbleibt. Hier erfolgt durch eine Schleusentreppe und eine danebenliegende geneigte Ebene der Abstieg ins Odertal; von hier aus wird die größtenteils in der alten Oder liegende bestehende Wasserstraße benutzt, die nur an einigen Stellen zu vertiefen und zu begradigen ist. An dieser Stelle wird das großartigste Bauwerk auf der ganzen Strecke ausgeführt werden. Die Kammerschleusen bei Liepe und Hohensaathen haben 67 Meter nutzbare Länge, 9,6 Meter Breite und 3 Meter Drempeltiefe. Die neue Lehnitzschleuse wird sogar 85 Meter lang werden. An dem großen Abstieg bei Liepe ist zur Beförderung der 600 Tonnenschiffe neben einer Schleusentreppe eine geneigte Ebene, ein Hebewerk oder eine zweite Schleusentreppe vorgesehen, da eine einzige Anlage für den zu erwartenden großen Verkehr nicht genügen würde. Ueberall auf der ganzen Strecke sind feste Brücken mit etwa 40 Meter Lichtweite, massiven Pfeilern und eisernem Oberbau zu bauen. Der Kanalquerschnitt ist so zu bemessen, daß Schiffe bis zu 65 Meter Länge, 8 Meter Breite und 1,75 Meter Tiefgang auf dem Kanal verkehren können. Die normale Tragfähigkeit dieser Fahrzeuge beziffert sich somit auf 600 Tonnen. Zur Ueberführung des Kanals über die Berlin—Stettiner Bahn bei Eberswalde ist ein Brückenkanal erforderlich, der nach Art der Bauwerke am Dortmund—Emskanal hergestellt werden soll. Für die Anlage von Häfen sind keine Mittel in Anschlag gebracht, weil die Aufbringung der Kosten für derartige Anlagen und deren Ausrüstung Sache der Gemeinden und Nächstbeteiligten ist.

Die jährlichen Verwaltungs- und Unterhaltungskosten sind auf höchstens 655,000 Mark veranschlagt. Nicht ohne ein gewisses Interesse liest man in der Denkschrift die Bemerkung, daß die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch für Berlin und seine Vororte von erheblicher Bedeutung sein wird. Die Frachtverbilligungen werden sich besonders auf Holz, englische Steinkohlen, Roheisen, schwedische Granitsteine, Mauersteine und so weiter erstrecken. Dagegen wird die Frachtermäßigung auf die Einfuhr von Getreide keine nennenswerte Einwirkung ausüben, da die Ersparnis an Transportkosten im Verhältnis zum Werte nicht ins Gewicht fällt. Die Befürchtung, daß der neue Wasserweg die Einführung ausländischen Getreides erleichtern könnte, ist daher hinfällig. Diese Bemerkung ist wohl zur Beruhigung für agrarisch aufgeregte Gemüter der Denkschrift einverleibt worden.

Das Militärgerichtswesen und seine Reformbedürftigkeit.

Man schreibt uns unter Bezugnahme auf unsere Ausführungen in Nr. 164 vom 30. v. M. weiter:

Zu I. Besetzung der Gerichte

wird gerade in den Kreisen der Offiziere selbst das Empfinden sich längst geltend gemacht haben, daß häufig Anforderungen in den Kriegs- und Oberkriegsgerichten an sie herantreten, denen sie kaum gewachsen sind. Es gilt dies vor allem in rein juristischen Fragen. Und ebenso wird der eine Jurist im Kriegsgericht oft bei der geheimen Urteilsberatung nach wenigstens einem zweiten Kollegen sich sehnen, mit dem er in Zweifelsfällen kurz vor der wichtigen Urteilsentscheidung — und für welchen Angeklagten wäre nicht die geringfügigste Frage da höchst wichtig — sich benehmen könnte. Das Mindeste, was die Zukunft bringen sollte, wäre also eine Stärkung, das heißt Vermehrung des juristischen Elements in den militärischen Spruchgerichten!

Da Fragen der Disziplin und militärtechnischer Art vielfach hereinspielen, würde ja ein Kompromiß gegenüber dem seitherigen Uebergewicht der Offizierrichter dadurch zu gewinnen sein, daß der Militärjurist — wie es wohl meist schon der Fall ist — selbst auch Offizier, zum Beispiel des Beurlaubtenstandes 2c. sein müßte, sodaß ihm die Schwierigkeiten des dienstlichen Lebens von der Pike auf am eigenen Leibe bekannt geworden sind, wie er auch die mannigfachen Komplikationen aus eigener Erfahrung kennen soll, die an den militärischen Vorgesetzten täglich herantreten. Bei den Handelsgerichten sprechen ja auch erfahrene Kaufleute mit Recht, und das Vertrauen zu den Urteilen der Handelskammern ist gewiß ein allseitiges! Der richterliche Militärjustizbeamte würde — da die Uniform beim Militär eine Rolle spielt — in seiner Eigenschaft als Offizier auch die Feldbinde und dergleichen, vielleicht sogar eines der Achselstücke mit seinen Offiziersemblemen tragen können, sodaß auch dem soldatischen Angeklagten sofort zum Bewußtsein gebracht ist, er stehe hier vor lauter Richtern, die seiner Atmosphäre angehören, ihn durchaus verstehen und doch auch juristisch alle Garantien für jegliche Gesetzlichkeit bieten.

Mit der Zeit ließen sich vielleicht aus den Kriegsgerichtsräten — ähnlich den Sanitätsoffizieren und wie in Oesterreich — Justizoffiziere machen, die insbesondere dienstliche Erfahrungen zu denen ihrer Stammtruppe hinzusammeln könnten, wenn sie alle zwei bis drei Jahre zu einer anderen Waffe für informatorische Uebungen herangezogen würden. Der insanteristisch gediente Kriegsgerichtsrat müßte auch bei der Artillerie und Kavallerie 2c. etwas Dienst gemacht haben und umgekehrt. Gerade für den Krieg würden solche Vorbereitungen von besonderer Bedeutung sein, da die Feldkriegsgerichte ebenso mobil sein müssen wie jeder andere Heeresorganismus.

Zu II. Vorsitz in der Hand des verhandlungsführenden Juristen

werden wohl gerade aus den Kreisen der Offiziere Stimmen sich geltend machen, die das Eigentümliche des seitherigen Verhältnisses — Trennung beider Gewalten — fühlen. Beim Reichsmilitärgericht, wo der juristische Senatspräsident auch außerhalb der Sitzungen eine Reihe von Verfügungen trifft, ist dieser Unterschied mit dem Offiziervorsitzenden wohl am sonderbarsten zu bemerken. Aber schon im Kriegsgericht ergeben sich Undinge, zum Beispiel die Rückerinnerung der Offizierrichter durch den Offiziervorsitzenden an den in vorausgegangener Verhandlung geleisteten Richtereid, den ihnen einschließlich eben des Vorsitzenden doch der juristische Verhandlungsführer abgenommen hat, die einer gesetzlichen Aenderung baldigst bedürfen. Senatspräsident Weiffenbach hat in seinen militärrechtlichen Erörterungen gerade auf diesen Punkt aufmerksam gemacht, ebenso schon v. Koppmann in seinem bekannten Kommentar zur Militärstrafgerichtsordnung. In einem ärztlichen Fachkollegium wird stets der Mediziner den Vorsitz haben und zugleich die Verhandlungen führen, warum nicht ebenso in dem über Ehre, Freiheit, ja sogar Leben aburteilenden Militärgerichtshof der rangälteste Jurist? Freilich müßten die Rang- und Beförderungsverhältnisse der richterlichen Militärjustizbeamten dank ihrer Universitätsstudien und staatlichen Praxis sich jenen der Offiziere mit Akademiequalifikation etwas mehr anpassen, beziehungsweise ähnelnd der Kaviere der Sanitätsoffiziere, die selbst im Kriegsministerium ihr eigenes Dezernat haben.

Zu III. Gerichtsherr

wird auch fürderhin daran festzuhalten sein, daß gewisse Funktionen der Strafverfolgung von dem Inhaber der höheren Kommandogewalt nicht getrennt werden können. Ob nicht gleich über die Einleitung eines Ermittelungsverfahrens von einem Kriegsgerichtsrat mit dem Gerichtsherrn zu verfügen ist, statt von letzterem (formell) allein, ob der Haftbefehl nicht vom Gerichtsherrn und seinem Rechtsreferenten schon wegen der juristischen Fassung gezeichnet werden sollte, das und gar manches andere wäre leicht zu reformieren. Aufgegeben werden wird aber die Stellung des Gerichtsherrn auch als militärischer Gerichtsvorstand nicht können, höchstens in der höheren Gerichtsbarkeit nach unten verschoben, da die bisher meist übergangenen Brigadekommandeure vielleicht leichter die zahlreichen Gerichtseinläufe übersehen könnten als die Divisionskommandeure, bei denen zu viel zusammenläuft.

Nach abgeschlossener Untersuchung einer Staats-, besser genannt Militäranwaltschaft das Weitere in die Hand zu geben für Ergänzung der Ermittelungen, Verweisungsbeschluß, Anklagevertretung 2c. wäre der Ueberlegung wert. In Bayern bestanden ja bekanntlich solche militärische Staatsanwaltschaften bei den ehemaligen Militärbezirks- (Korps-) Gerichten und dem Generalauditoriat bis zum 1. Oktober 1900.

Die Ständigkeit der Kriegs- und Oberkriegsgerichte hinsichtlich der Offizierrichter ist leicht zu erreichen schon im Namen der jüngst in diesem Blatte gemachten Vorschläge. Oberster Grundsatz bei jeglicher Reform müßte übrigens die Rücksicht auf die praktische Verwendbarkeit im Kriege sein!

Untergang des Flaggschiffes „Petropawlowsk“.

Tod des Admirals Makarow.

Der Untergang des russischen Panzer- und Flaggschiffes „Petropawlowsk“ ist das Werk einer Mine, offenbar einer eigenen russischen Mine gewesen und nicht die Folge einer Seeschlacht mit den Japanern. Es scheint allerdings vorher wieder ein Angriff der japanischen Flotte auf Port Arthur stattgefunden zu haben, der aber abgeschlagen wurde. Die russische Flotte scheint dann die Japaner in die See hinaus verfolgt zu haben, und bei der Rückkehr nach Port Arthur muß das Panzerschiff „Petropawlowsk“, an dessen Bord sich der russische Admiral Makarow und der Großfürst Cyrill Wladimirowitsch befanden, auf eine Hafensperrmine geraten sein. Das Panzerschiff „Petropawlowsk“ ist somit bereits das zweite russische Schiff, das durch eine eigene russische Mine zerstört ist. Das erste war das Minenschiff „Jenissei“. Diese Katastrophen beweisen am besten, eine wie zweischneidige Waffe die Seeminen sind. Erschwert wird der Verlust für die russische Flotte durch den Tod des Admirals Makarow, den wir bereits in der gestrigen Abendausgabe gerüchtweise gemeldet haben, und der jetzt amtlich bestätigt wird. Admiral Makarow war bei Ausbruch des Krieges Kommandant und Militärgouverneur von Kronstadt und galt als einer der beläßigsten russischen Admirale. Er wurde daher nach den ersten japanischen Erfolgen zur See, und nachdem der Kommandant der Port Arthur-Flotte, Admiral Stark sich der Situation nicht gewachsen gezeigt hatte, nach Port Arthur gesandt und mit dem Oberbefehl zur See betraut. Er brachte in kurzer Zeit neues Leben in die russische Flotte, wie deren wiederholte Ausfahrten in die hohe See, so nach den Miantau-Inseln, beweisen.

Ueber den Hergang der Katastrophe liegen vorläufig folgende telegraphische Meldungen vor:

Tschifu, 13. April, 7 Uhr Abends. (Meldung des Reuterschen Bureaus.) Ein Privat-Telegramm von Port Arthur meldet, daß die Japaner heute mit Tagesanbruch angriffen. Die ganze Flotte unter Admiral Makarow ging in See und vertrieb mit Unterstützung der Forts den Feind. Die Stadt hat keinen Schaden erlitten; eine Wirkung der Beschießung auf die Forts oder die Flotte wird nicht erwähnt.