Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt" und „Handels-Zeitung" erscheint wochentäglich zweimal, Sonntags einmal. Gratis-Beiblätter zum „Berliner Tageblatt": jeden Montag „Zeitgeist", jeden Mittwoch „Technische Rundschau", jeden Donnerstag und Sonntag illustrierte Chronik „Der Welt-Spiegel", jeden Freitag das illustrierte Witzblatt „U.K.K.", jeden Sonnabend „Haus Hof Garten". Man abonniert bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande, Dänemarks, Schwedens, Norwegens, Russlands und der Donaustaaten; für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur per Kreuzband durch d. Exped. d. Blattes möglich. In Berlin abonniert man b. d. Haupt-Expedition SW. 19, Jerusalemerstr. 46/49, sow. den nebenstehend aufgeführten Filialen.

Chef-Redakteur: Theodor Wolff in Berlin.

Abonnements-Preis

durch d. Post bezog. vierteljährl. 6 M., Ausland exkl. Postaufschlag; für Berlin b. tägl. zweimal. Zustell. monatl. 2 M., vierteljährl. 6 M. Direkt. unt. Kreuzb. vierteljährl.: fürs Ausland 15 M., fürs Inland 14 M. Inserate à Zeile 70 Pf. („General-Anzeig." 40 Pf.). Inseraten- u. Abonnem.-Annahme in d. Haupt-Exped. SW. 19, Jerusalemerstr. 46/49, u. den Filial.: Leipzigerstr. 103; Potsdamerstr. 38; Bayreutherstr. 32 (a. Wittenberg-Platz); Königstr. 56/57; Prinzenstr. 41; Rathenowerstr. 3; Schiffbauerdamm 1; Große Frankfurterstraße 31; Petersburgerstraße 2; Blücherstraße 69 (Ecke Johannistisch); Wienerstraße 1—6; Ackerstr. 31; Schulzendorferstr. 27 (am Wedding-Platz); Schönberg, Hauptstr. 155; Charlottenburg, Kantstr. 34; Rixdorf, Berlinerstr. 41; Pankow, Berlinerstr. 13 b; Lichtenberg, Frankfurt. Chaussee 129; Weißensee, Königs-Chaussee 61 b

Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Nr. 569
37. Jahrgang

Sonnabend
7. November 1903

Hierzu die Wochen-Beilage „Haus, Hof, Garten" Nr. 45.

Die Bagdadbahn.

(Von unserem Spezial-Korrespondenten.)

[Nachdruck verboten.] ✠ **Bagdad**, im August.

Es ist vielleicht nicht vorteilhaft gewesen, daß das Abkommen vom Juni, wonach der Weiterbau der transanatolischen Bahn bis Mardin im nördlichsten Mesopotamien an der Grenze von Kurdistan festgelegt wurde, noch unter dem alten Regime getroffen worden ist. Vielleicht hätte man heute mehr erreichen können; jedenfalls aber hätte man durch Verhandlungen mit der neuen Regierung über den Weiterbau Anhaltspunkte dafür erhalten, wie sich diese Herren zu fremden Unternehmungen, fremden Kapitalsanlagen und Konzessionen an Ausländer überhaupt zu stellen gedenken. Daß es im Schoße der jungtürkischen Partei einen stark chauvinistischen Flügel gibt der, alles den „Ottomanen" reservieren möchte, ist sicher, wie es andererseits nicht zweifelhaft ist, daß die heutige Regierung modernere Gesichtspunkte hat dafür erhalten, wie sich diese Herren zu der Hauptbedürfnisse des Landes sieht. Den von den früheren Machthabern eingegangenen internationalen Abmachungen wird sie sich zwar nicht entziehen können, aber man weiß ja, was im Orient an passivem Widerstand geleistet werden kann.

Es ist nun wohl nicht ausgeschlossen, daß im Parlament eine andere Trassenführung und eine Beschleunigung des Baues (oder auch eine Aufnahme der Arbeiten von zwei Seiten) gefordert wird, und daß die Regierung sich mit der Baugesellschaft darüber ins Einvernehmen zu setzen haben wird. Die nachfolgenden Zeilen dürften daher ein aktuelles Interesse haben.

Das Abkommen, wonach die Strecke vom Fuße des Taurus bis Mardin in sieben Jahren fertiggestellt werden soll, hatte wohl ausschließlich die damalige Lage der türkischen Finanzen zur Grundlage. Vom technischen Standpunkte aus betrachtet könnte die Bahn jenen Endpunkt wohl bedeutend früher erreichen, ebenso gut wie ein gleichzeitiger Beginn der Bahnbauten vom Persischen Golf aus auch nur eine Geldfrage wäre. Nun fordert die wirtschaftliche Lage des anatolischen Hinterlandes ganz gebieterisch die möglichst rasche Herstellung des Schienenweges.

Die Machthaber von heute haben also alles Interesse daran, den Bahnbau möglichst zu beschleunigen. Auf dem gleichen Standpunkt steht natürlich auch fast die ganze Handelswelt des anatolischen Hinterlandes, die einheimische wie die fremde. Es gibt nur zwei Gruppen, die das Nahen des Schienenweges mit Unmut und Feindschaft betrachten, daß sind die anglo-indischen Kaufleute und die deren Interessen angeblich vertretenden britisch-indischen Konsularämter und dann die halb selbständigen Beduinenstämme, Kurden im Norden, Araber im Süden. Da die Bahn die Einfuhr europäischer Waren und auch ihren Weg doch nur in verhältnismäßig geringem Maße zu beeinflussen imstande sein wird, so kann sie auch die Interessen der anglo-indischen Handelshäuser kaum schädigen, und man muß deshalb annehmen, daß die feindselige Stimmung dieser Kaufleute aus einer Art Eifersucht hervorgeht. Der Unmut der Kurden- und Araberstämme ist berechtigter und verständlicher, denn sie sehen mit jedem Kilometer Schienenweg einen Teil ihrer Herrschaft über die Steppe nach dem andern dahinschwinden.

Hier sei mir eine Einschaltung gestattet. Selbst wenn man die größte Beschleunigung der Bauzeit annimmt, würde die Bahn den Golf doch wohl erst frühestens in zehn Jahren erreichen können. Da ist nun nach dem Umschwung in Konstantinopel ein alter Plan, für den sogar bereits eine Konzession existiert, neu aufgetaucht, der heute bedeutend mehr Aussicht auf Verwirklichung und Rentabilität hat als früher, ich meine die Einrichtung einer regelmäßigen Fahrverbindung mittels Automobils zwischen Aleppo, der gegenwärtigen Endstation der syrischen Bahn, und Bagdad. Vorbedingung für die Errichtung einer Automobillinie ist natürlich eine fahrbare Straße. Da die Leute, die die Konzession angeblich in Händen haben und augenblicklich wieder von der Einrichtung dieser Verbindung reden, kaum das nötige Kapital besitzen, um die immerhin bedeutenden Kosten der Herstellung einer solchen Fahrstraße tragen zu können, so werden sie nicht recht ernst genommen. Wohl aber sollte man die Idee an sich, den Plan und dessen Verwirklichung, an der auch die Regierung ein großes Interesse hat, ernst nehmen, und es ist der Zweck dieser Zeilen, die Aufmerksamkeit in Deutschland auf ihn zu lenken. In allererster Linie sollte sich die Konzessionärin der Bagdadbahn mit ihm befassen, schon aus Reklamerücksichten!

Der Personenverkehr zwischen Syrien und Mesopotamien beziehungsweise dem Golf ist schon jetzt, wo die Reise zwischen Aleppo und Bagdad in Landauern mit vier Pferden zirka 14 Tage dauert und 400 bis 500 Mark kostet, gar nicht gering, außerdem würde die Linie natürlich die Posten zu befördern haben. Bis jetzt gebraucht ein Brief aus der Heimat meist 25 Tage, eine Spanne, die durch Einrichtung eines Automobilverkehrs um mindestens 10 Tage verkürzt werden könnte und die in absehbarer Zeit, nach Fertigstellung der Bahnverbindung Taurus—Adana—Aleppo in drei oder vier Jahren eine weitere Verkürzung um 4 bis 6 Tage erfahren könnte. Nach Fertigstellung dieser Strecken würde nämlich der Post- und Personenverkehr nicht mehr den Seeweg über Beirut nehmen, sondern die Bahnlinie Konstantinopel—Konia—Aleppo benutzen, so daß man Bagdad von Berlin aus in etwa neun Tagen erreichen könnte. In viel kürzerer Zeit würde die Strecke auch nicht nach Fertigstellung der Bahn zurückgelegt werden können, denn die festgesetzte Trace macht einen gewaltigen Umweg. Und dies bringt mich zu dem anderen der beiden Punkte, deren ich eingangs erwähnte, der möglichen oder voraussichtlichen Abänderung der projektierten Linienführung.

Nach dem bestehenden Plane wird die Bahn bekanntlich von ihrem gegenwärtigen Endpunkte Bulgurlu am Fuße des Taurus zunächst das Gebirge durchschneiden, sich dann in östlicher Richtung, nachdem sie die nordsyrischen Höhenzüge in einer scharfen Wendung nach Süden überwunden, mittwegs zwischen Aleppo und Aintab dem Euphrat zuwenden, den sie südlich von Birndjik trifft, darauf an Urfa und Mardin vorbei in flachem Bogen Mossul erreichen und von hier auf dem rechten, westlichen Ufer des Tigris nach Bagdad führen, oder auch, nach einem anderen Vorschlage, bei Mossul den Fluß überschreiten, in einer südöstlichen Biegung die persische Grenze bei Chanikin berühren und von dort Bagdad erreichen. Durch letztere Führung würde zwar die wegen des Pilgerverkehrs aus Persien notwendige Seitenlinie Chanikin—Bagdad—Kerbela vermieden, es scheint aber doch, daß man sich heute für die erste Trace entschieden hat. Hiernach würde die Bahn von Bagdad aus in südwestlicher Richtung den Euphrat zum zweiten Male treffen, nördlich Kerbela überschreiten und ihn bis nach Basra folgen, von wo schließlich der Golf bei der Bucht von Kuweit erreicht werden würde, wenn man nicht heute einer Variante erneute Beachtung schenken wird, nach der der Schienenweg von Bagdad aus auf dem linken Ufer des Tigris südwärts geführt werden und sein Ende an einem Punkte auf der persischen Seite des Golfs finden würde.

Für die dargelegte Linienführung, von der man sicherlich weder behaupten kann, daß sie die kürzeste, noch daß sie die praktischste Verbindung zwischen dem Bosporus und dem Golf darstellt, war eine Reihe von einander widersprechenden Gesichtspunkten und Interessen maßgebend, so daß sie ein Kompromiß darstellt. Der kürzeste Weg wäre natürlich nach Ueberschreitung des Taurus eine direkte Linie Aintab—Bagdad längs des Euphratthales gewesen, während eine Weiterführung des Schienenweges Konstantinopel—Angora über Kaisarieh (oder Siwas), Charput und Mossul nach Bagdad den Interessen des türkischen Reiches vom militärischen wie vom wirtschaftlichen Standpunkt aus am meisten entsprochen hätte. Da sie aber rund 200 Kilometer länger als die jetzt geplante ist und obendrein eine Reihe kostspieliger Tunnel- und Brückenbauten erfordert haben würde, so sträubte sich die Baugesellschaft gegen ihre Ausführung. Der Bau dieser Strecke muß einer späteren Zeit vorbehalten bleiben, notwendig bleibt sie auch nach Fertigstellung des jetzigen Projekts.

Wie gesagt, ist es wohl nicht ganz unwahrscheinlich, daß die neuen Machthaber dieses Projekt einigen Abänderungen unterziehen und auch, wenn möglich, in einigen Jahren den Bau vom Golf oder wenigstens von Basra aus beginnen lassen werden. Die erste Aenderung, die sich da als wünschenswert herausstellen dürfte, betrifft die Strecke gleich nach Ueberschreitung des Taurus; hier läuft die Bahn nach dem gegenwärtigen Projekt (nach Berührung von Adana und Durchquerung der cilicischen Gebirge durch einen langen Umweg in südlicher Richtung) ostwärts auf Mossul zu durch ein fast menschenleeres und unangebautes Gebiet und läßt die Städte Aintab, Urfa und Mardin links liegen. Die Linie müßte dagegen diese recht bedeutenden Volkszentren berühren und daher nördlicher gelegt werden. Die zweite Aenderung betrifft die Strecke Mossul—Bagdad. Wie schon gesagt, hatte man ursprünglich die Absicht, die Linie im Bogen die persische Grenze berühren zu lassen. Dieses Projekt sollte wieder aufgenommen werden; es würde dadurch eine sehr wünschenswerte Verbindung für die zwischen dem Flusse und der Grenze liegenden volkreichen Städte Karkuk, Arbula und der Chanikin geschaffen werden, während die jetzt geplante Trace längs des Tigris auf dessen rechtem Ufer keine Bedeutung für die durchquerten Gebiete hat, da der Fluß selber für sie ein genügendes Verkehrsmittel bildet.

Die dritte Abänderung des gegenwärtigen Projekts ist die wichtigste. Nach ihm soll der Schienenweg, wie eben erwähnt von Bagdad aus sich dem Euphrat zuwenden und nach seiner Ueberschreitung seinem Laufe folgend in einem ungeheuren Bogen Basra erreichen, von wo man schließlich den Golf in der Bucht von Kuweit trifft. Diese Linienführung erscheint einfach unverständlich, die Bahn würde nämlich, nachdem sie die Wallfahrtsorte Kerbela und Mesched-Ali, die viel zweckmäßiger mit Bagdad durch eine Schmalspurbahn verbunden werden, passiert hat, durch eine öde, nur spärlich von Nomaden bewohnte Steppe laufen und müßte des Flußbettes wegen obendrein einen Umweg von zirka 150 Kilometern machen.

Früher hat man auch die Linienführung östlich des Tigris zwischen dem Flusse und der Grenze in Erwägung gezogen, sie jedoch außer wegen der hin und wieder ungünstigen Bodenverhältnisse besonders deswegen fallen gelassen, weil der Endpunkt des Schienenwegs dann auf persischem Gebiet zu liegen gekommen wäre. Heute würde man dieses Bedenken wohl fallen lassen können. Für die Türkei ist das Hauptinteresse an der Bahn mit der Erreichung von Bagdad erschöpft; ihre Weiterführung auf dem östlichen Ufer des Tigris kann ihr aber nur erwünscht sein, weil die Ueberwachung der Grenze und der dortigen stets zur Unbotmäßigkeit geneigten Stämme durch sie erleichtert wird. Für Persien bedeutet die vielleicht 300 Kilometer lange Strecke, welche eine seiner reichsten Provinzen erschließen würde, eine willkommene Stärkung seiner Autorität und Vermehrung seiner Einkünfte. Die Konzessionärin der Bahn würde die Verwirklichung dieses Projektes jedenfalls rentabler finden als die Führung der Linie durch die öde Steppe westlich des Euphrats, und die europäische, besonders die englische Handelswelt würde den durch sie erzielten Zeitgewinn von mindestens vierundzwanzig Stunden für ihre Briefsendungen nach Indien gewiß mit Freuden begrüßen. Die Gefahr englischer Schikanen, englischer Einmischung oder englischer Besitzergreifung, von der man manchmal gelesen hat, ist nicht größer in einem persischen Hafen als in einem türkischen. Ein Vorwand zur Einmischung ist ja immer gefunden, wenn man ihn braucht; aber es ist gar nicht einzusehen, warum England dem Unternehmen feindselig gegenüberstehen sollte, solange Deutschland nicht aus Kuweit eine Art Kiautschou machen will, was man wohl im geheimen in England befürchtet. Die Verlegung der Endstation auf persisches Gebiet würde dieser Befürchtung die Spitze abbrechen.

Die Baugesellschaft wird ohne Zweifel gut tun, Wünschen, wie den in diesen Zeilen skizzierten, möglichstes Entgegenkommen zu zeigen und nicht auf papierenen Abmachungen zu bestehen. So nötig ein starkes Rückgrat in der Politik ist, so wenig angebracht ist es, es im wirtschaftlichen Wettbewerb zu zeigen. Hier wird es zur Schwäche, die von den Konkurrenten rasch erspäht und ausgenutzt wird.

Eduard Mvoind

Ministerkrisis in Oesterreich.

Rücktritt des Kabinetts Beck.

Der österreichische Reichsrat, der für den 17. November einberufen ist, wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach einem neuen Ministerium gegenübersehen. Freiherr v. Beck, der Vielgewandte, der vor zwei Jahren, nachdem Prinz Hohenlohe an der Wahlreform gescheitert war, die Zügel der Regierung ergriffen, die Wahlreform, die Bildung eines parlamentarischen Kabinetts und das schwere Werk des Ausgleichs mit Ungarn zustande gebracht hat, ist jetzt an der Frage gescheitert, die seinen Ehrgeiz von Anfang an besonders lockte, an dem Problem der nationalen Verständigung. Ein Telegramm meldet uns:

✠ **Wien**, 6. November (Privat-Telegramm.)

Da sich zu der Gegnerschaft der Tschechen auch die der Christlich-sozialen gesellte, wird der Ministerpräsident Freiherr v. Beck wohl schon morgen auf Grund eines Ministerratsbeschlusses dem Kaiser die **Demission des österreichischen Kabinetts** unterbreiten. Als sein Nachfolger gilt der bisherige Minister des Inneren **Baron Bienerth**, der die Verhandlungen mit den Parteien fortsetzen und die Neubildung des Kabinetts vornehmen soll. Bienerth erklärt, man sei bisher von keiner Seite an ihn herangetreten. Er strebe die Würde eines Ministerpräsidenten nicht an, würde sie ungern annehmen und sich nur einem ausgesprochenen Wunsche des Kaisers fügen. Er ist ein sehr befähigter Politiker und hat sich bei der Vertretung der Wahlreform zugunsten des allgemeinen Stimmrechts als kraftvoller Mitarbeiter Becks bewährt. In politischen Kreisen werden mannigfache Ministerlisten kolportiert, da die Zahl der Kandidaten sehr groß ist. Wahrscheinlich ist es, daß Bienerth außer dem Präsidium das Innere beibehält. Fiedler soll die Finanzen, Dr. Weißkirchner, der christlichsoziale Präsident des Abgeordnetenhauses, den Handel, Fürst Alois Liechtenstein das Arbeitsministerium und Graf Jaroslav Thun, ein Bruder des früheren Premiers Grafen Franz Thun und Schwager des Erzherzogs Franz Ferdinand, den Ackerbau übernehmen. Für die Portefeuilles der Justiz und des Unterrichts kommen Dr. Sylvester oder Chiari und der Präses des Polenklubs Dr. Glombinski in Betracht. Diese Liste hat viel Wahrscheinlichkeit für sich, doch sind Verschiebungen noch möglich. Der starke christlichsoziale Einschlag in dem künftigen Kabinett dürfte nicht zu umgehen sein. Die Christlichsozialen besitzen den Ehrgeiz, die Macht ganz an sich zu reißen, und das Kabinett nach dem Bienerths — wenn man heute schon davon sprechen darf — wird nach allgemeinem Urteil ein rein christlichsoziales Kabinett unter Prinz Liechtenstein sein.

Die Krisis, die der Ministerpräsident bisher durch eine Umbildung des Kabinetts zu lösen hoffte, nahm ihren Anfang bereits vor drei Wochen, als die tschechischen Kabinettsmitglieder Prasek und Fiedler infolge der Vertagung des böhmischen Landtags ihren Rücktritt erklärten. Die Verhandlungen über die Neuverteilung der