Ausgabe für Berlin und Umgegend.

Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt" und „Handels-Zeitung" erscheint wochentäglich zweimal. Sonntags ein mal. Gratis-Beiblätter: Jeden Montag „Zeitgeist", jeden Mittwoch „Technische Rundschau", jeden Donnerstag u. Sonntag illustr. Halbwochenschrift „Der Welt-Spiegel", jeden Freitag das illustr. Witzblatt „ULK", jeden Sonnabend „Haus und Garten"; täglich „Zentralmarkt für den Grundstücks-, Hypotheken- u. Geldverkehr". Man abonniert bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande, Dänemarks, Schwedens, Norwegens, Russlands u. der Donaustaaten; für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur per Kreuzb. d. d. Exped. z. pl. möglich. Bezugspreis: Durch die Post vierteljl. 6.90 M. exkl. Zustellungsgebühr. Russland exkl. Postaufschlag; für Groß-Berlin monatl. 2.10 M., vierteljl. 6.30 M. frei ins Haus. Direkt unter Kreuzband monatl.: fürs Ausland 5 M., fürs Inland 5.20 M. In Berlin abonniert man bei der Hauptexped. SW 19. Jerusalemer Str. 46-49. Fernspr. Amt Zentrum, Nr. 10131-10142, sowie den nebenstehend aufgeführten Filialen.

Chefredakteur: Theodor Wolff in Berlin.

Insertionspreis: Zeile 90 Pf. („General-Anzeiger" 60 Pf., „Wohnungs-Anzeiger" 50 Pf.). Inseraten- und Abonnements-Annahme in Groß-Berlin: Hauptexpedition SW 19, Jerusalemer Str. 46-49 und deren Filialen: Leipziger Str. 105; Potsdamer Str. 23; Königstr. 56/57; Rosenthaler Str. 48; Schönhauser Allee 144; Prinzenstr. 41; Rathenower Str. 3; Schiffbauerdamm 4; Gr. Frankfurter Str. 81; Frankfurter Allee 61/62; Blücherstr. 69; Wiener Str. 1-6; Wrangelstr. Allee 54; Schulzendorfer Str. 27; Badstr. 35; Chaussee-Str. 123; Kaiserstr. 54; Schönhauser Allee 9; Kantstr. 54; Schloßstr. 59; Friedenau: Rheinstr. 19; Halensee: Kurfürstendamm 11; Lichterfelde: Hauptstr. 2; Lankwitz: Leonorenstr. 2; Lichtenberg: Frankfurter Allee 130; Lichterfelde-West: Karlstr. 1-2; Grunewald: Hohenzollernplatz; Pankow: Borkholmer Str. 1; Schöneberg: Hauptstr. 23/24; Martin-Luther-Str. 9; Steglitz: Albrechtstr. 130; Tegel: Berliner Str. 90; Tempelhof: Berliner Str. 147; Treptow: Baumschulenstr. 2; Wilmersdorf: Uhlandstraße 98/99; in der Provinz: Brandenburg a. H.: Steinstraße 1; Frankfurt a. O.: Regierungsstraße 5; Potsdam: Brandenburger Straße 23; Spandau: Breite Straße 47.

Druck und Verlag: Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung

Nr. 604
42. Jahrgang

Freitag
28. November 1913

Hierzu die Wochen-Beilage „ULK" No. 48.

Im neuen Marokko.

VII. Das Gharb. — Seine wirtschaftliche Bedeutung und zentrale Lage. — Die französisch-spanischen Beziehungen im Gharb. — Suk el-Arba'a, ein Beispiel privater Städtegründung.

Von [Nachdruck verboten.]

Professor Dr. C. Kampffmeyer,
Dozent am Seminar für orientalische Sprachen.

Tanger, im Oktober.

Wir sind in unseren Artikeln mehrfach dazu geführt worden, auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Gharb hinzuweisen. Man kann sich die zentrale Lage dieser bevorzugten Landschaft leicht in der Erinnerung anschaulich erhalten, wenn man sich gegenwärtig hält, daß sie von den wichtigen Städten Rabat, Mikneß, Fez, Wazzan, el-Ksar el-Kebir und Larasch wie von einem Kranze umsäumt, durch den großen Sebufluß durchströmt und auf der einen Seite vom Atlantischen Ozean bespült wird, nach der anderen Richtung aber, über Fez und Taza, eine Verbindungslinie mit Algerien hat, wie sie für moderne Verkehrsmittel leichter und direkter nicht gedacht werden kann.

Dies Gharb wird in der nächsten Zeit zweifellos im Vordergrund des Interesses stehen. Es fordert die Beachtung schon in diesem Augenblick heraus durch die Beziehungen zwischen der spanischen Zone und der französischen Zone in Marokko, Beziehungen, die gerade auf dem Gebiet der Landschaft des Gharb von besonderer Bedeutung sind.

Denn im großen Ganzen ist ja die den Norden Marokkos umfassende spanische Zone ein Gebiet für sich. Wir haben gesehen, wie meisterhaft sich die Franzosen zu Herren ihrer Zone gemacht haben. Es ist andererseits eine Tatsache, von der auch ich mich überführt habe, daß die Spanier auf einem sehr viel kleineren Gebiet, mit fast demselben Truppenaufwand wie die Franzosen, so gut wie gar nicht vorwärts kommen. Nun könnten ja die Franzosen und die anderen Nationen mehr oder minder ruhig abwarten, wann die Spanier zur Aufforstung ihrer Riberge kommen, oder wann die Bergwerksdistrikte dieser Gegenden in weiterem Umfange, als es bisher bei Melilla möglich war, für die Ausbeutung zugänglich werden. Gewiß haben Nichtspanier — auch Deutschland — erhebliche Interessen in jenen Rifgebieten; aber diese Interessen sind doch mehr oder minder eine Welt für sich. Griffe nur nicht die spanische Zone auch nach dem Atlantischen Ozean hinüber, so daß das Gebiet, welches nach Süden zu an die kleine internationale Zone von Tanger angrenzt, spanisch ist, einschließlich eines Nordzipfels des Gharb mit el-Ksar el-Kebir und Larasch! Denn hier haben die Unruhen der spanischen Zone, deren die Spanier immer noch nicht Meister geworden sind, eine Bedeutung, die weit über ihr lokales Gebiet hinausreicht und außerordentlich einschneidend ist.

Nach den deutsch-französischen Abmachungen vom 4. November 1911 soll keine Bahn in Marokko vor der Linie Tanger—Fez gebaut werden, die von Tanger südwärts über Larasch, el-Ksar el-Kebir usw. gehen wird. Alles drängt nun in Marokko auf den Bahnbau hin. Auf den wichtigsten Strecken ist durch die Militärbahnen schon vorgearbeitet worden. Nun wartet man auf den Bahnbau Tanger—Fez, für den auch alles vorbereitet ist: die Strecken der internationalen und der französischen Zone sind durch die Ingenieure festgestellt. Aber innerhalb der spanischen Zone, die ja von der Bahn durchschnitten werden muß, kann wegen des andauernden Krieges nichts geschehen! Es ist in der letzten Zeit viel die Rede gewesen von einem irgendwie zu bewirkenden Handhandgehen von Frankreich und Spanien in Marokko, mit dem Ziele einer wirksamen Befriedung der gemeinsamen Grenzgebiete. Man sieht, welche hohe Bedeutung für die wirtschaftliche Entwickelung des französischen Protektoratsgebietes ein solches Zusammenwirken haben könnte, wenn zum Beispiel dadurch erreicht werden könnte, daß endlich der Teil des spanischen Gebiets, der sich südlich von Tanger ausdehnt, endgültig dem Frieden zurückgegeben würde.

Man kann gespannt sein, wie sich die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der spanischen und der französischen Zone im Gharb gestalten werden. Man kann sich kaum etwas Willkürlicheres denken als die Grenzfestsetzung, welche durch eine von el-Ksar el-Kebir westwärts zum Meer verlaufende Linie den nördlichen Zipfel des Gharb mit dem Hafen Larasch von dem übrigen Gharb abgeschnitten und den Spaniern zugewiesen hat. Hier ist keine Spur einer natürlichen Grenze; selbstverständlich war dieser Zipfel immer ein lebendiger Teil des ganzen Gharb, ja der Hafen Larasch war bisher die natürliche Ein- und Ausgangspforte des Gharb. Der Hafen von Larasch hat ja für uns Deutsche ein besonderes Interesse, da er von der deutschen Firma Sager u. Wörner gebaut ist, die auch den Bau der weitspurigen Bahn von Larasch nach el-Ksar el-Kebir ausführt. Diese Bahn ist noch (vorerst als „strategische" Bahn) im Bau; der Hafen ist bald fertig. Der Hafen von Larasch ähnelt dem von Mehedija-Kenitra, insofern hier wie dort eine Flußmündung zu Hilfe genommen ist. Der Hafen, so wie er nun ausgeführt ist, wird von Seeleuten für gut gehalten; die Frage ist aber doch, wie weit er bei schlechtem Wetter benutzbar sein wird. Das Wasser ist flach, schwere Schiffe werden sich nur mit großer Vorsicht hineinwagen dürfen.

Naturgemäß ist anzunehmen, daß der über die spanischen Häfen der Westküste Marokkos — also vor allem über Larasch — gehende Import zu einem Teil seinen Weg nach dem französischen Gebiet nehmen wird. Das haben die Franzosen wohl ins Auge gefaßt, und im Artikel 13 des französisch-spanischen Abkommens vom 27. November 1912 ist deswegen bestimmt, daß die spanische Zollverwaltung eine Pauschalsumme von 300 000 Pesetas Haffant an die französische Zone zu zahlen hat.

Ueber eine Verrechnung von Exportzöllen — denn auch solche werden ja in Marokko erhoben — ist in dem französisch-spanischen Vertrag nichts gesagt. In der französischen Zone arbeitet man auf eine Aenderung des Zollwesens hin. Selbstverständlich wird man in dem französischen Gharb bestrebt sein, den etwaigen Export dieser Landschaft von Larasch so viel als möglich abzuleiten. Das spricht man jetzt schon offen aus und rüstet sich dazu. Im Mittelpunkt des westlichen Teiles des Gharb liegt das eben jetzt aufwärtsstrebende Suk el-Arba'a, von dem wir sogleich noch einige Worte zu sagen haben. Es liegt etwa 40 Kilometer südlich von el-Ksar el-Kebir, noch etwa 20 Kilometer vom Sebufluß entfernt, und liegt etwa gleichweit ab von Larasch und von Mehedija-Kenitra. Man will nun vor allem eine Straße Suk el-Arba'a—Kenitra bauen. Die wichtigste Strecke — bis zum Sebu — ist wenig kostspielig. Von da ab hat man die Möglichkeit der Flußschiffahrt außer der Fortsetzung der Straße; vom Sebu bis Kenitra hat man übrigens auch jetzt schon eine wenigstens in der guten Jahreszeit fahrbare Straße. Suk el-Arba'a wird auch Station der Eisenbahn Tanger—Fez, die von Tanger, wie gesagt, zunächst über Larasch und el-Ksar el-Kebir, danach weiter über Arbana (spanisch-französischer Grenzort), Suk el-Arba'a, Lalla Ito nach Mikneß und Fez geht. In Lalla Ito erreicht also die Tanger—Fez-Bahn die jetzige Militärbahn Rabat—Kenitra—Lalla Ito—Mikneß—Fez). Natürlich wird der Anschluß Lalla Ito—Kenitra keinen Augenblick auf sich warten lassen, und die das westliche Gharb durchschneidende Bahn wird dann die Produkte der Landschaft ebenso sehr — ja mehr — nach Kenitra-Mehedija als nach Larasch leiten.

Suk el-Arba'a ist ein interessantes Beispiel privater Städtegründung. Hier ersteht jetzt eine Stadt, der kein Militärposten, keine Verwaltungsstelle voranging. Bis vor wenigen Monaten war hier nichts als ein Markt der Eingeborenen. (Suk el-Arba'a = Mittwochsmarkt), wie es deren viele in Marokko gibt, allerdings in bevorzugter zentraler Lage in einem reichen Gebiet. Hierher kommen die arabischen und jüdischen Händler der Umgegend, bis von Rabat und Larasch. Besonders bedeutend ist der Umsatz von Getreide, Wolle und Vieh. Bisweilen wurden mehr als 2000 Haupt Rindvieh angetrieben. Eine kleine Gruppe von Kolonisten, die die Bedeutung des Ortes erkannten, setzte sich hier fest, errichtete einen Fondak (Karavanserail), legte Brunnen an usw. Die weitere Entwickelung der Ansiedelung ist hauptsächlich dem französischen Konsularagenten in el-Ksar, Boisset, zu danken. Dieser kaufte Terrains auf, die er dann, zum Zweck einer eigentlichen Städtegründung, parzellierte und zum Preise von 1 Peseta für das Quadratmeter wieder verkaufte. Dabei ist eine in die Verkaufsverträge aufgenommene Bedingung von Interesse. Die Grundbesitzverhältnisse sind nicht durchweg völlig geklärt. Deswegen setzt Herr Boisset folgende Klausel in die Verträge: Wenn innerhalb zehn Jahren das Land von der Regierung zurückgefordert wird, hat es der Käufer gegen Rückzahlung der Kaufsumme wieder herzugeben, ohne Anspruch auf einen Schadenersatz. Trotz dieser Unsicherheit hat sich die Siedelung gut entwickelt, Bauten erheben sich, zu denen ein in der Nachbarschaft eröffneter Steinbruch die Materialien lieferte, ein scherifisches Postamt wurde bald eingerichtet, die Verwaltung folgte in der Person eines Zivilkontrolleurs, und bereits im September wurde in dem aufblühenden Orte ein „Syndicat des intérêts français de Gharb" gegründet, das eine rege Tätigkeit entwickelt. Jetzt ist eine Anzahl größerer Gesellschaften am Orte vertreten, und man betreibt die Einrichtung — wenn sie nicht schon inzwischen erfolgt ist — eines Hotels, einer Bankfiliale, weiter die Niederlassung eines Arztes, eines Tierarztes, den Bau von Straßen usw. Diese ganze Entwickelung, und das ist von besonderem Interesse, ist ohne irgendwelchen militärischen Schutz und Rückhalt erfolgt.

Die Zweiglinien der Bagdadbahn.

In den Verhandlungen, die der türkische Finanzminister Dschawid Bei in Berlin mit der Deutschen Bank geführt hat, ist, wie wir hören, festgesetzt worden, daß außer der Zweiglinie Bulgurlu—Siwas auch die Strecke Diarbekr—Arghana von der Bagdadbahngesellschaft gebaut werden soll. Bei Arghana — nicht, wie man auf französischer Seite anfangs gern gesehen hätte, bei Diarbekr — wird die deutsche Zweiglinie der Bagdadbahn sich mit der französischen Bahn, die über Siwas und Karput kommt, vereinigen.

Der Beginn der großen Anleihedebatte.

Jaurès Vertagungsantrag mit 439 gegen 148 Stimmen abgelehnt.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

VA **Paris**, 27. November.

Die große Finanzdebatte hat heute mit der Beratung des Antrages Jaurès begonnen. Dieser Antrag, der nur als eine Demonstration schöner und vortrefflicher Prinzipien gemeint war, schlägt, wie gemeldet, vor, die Debatte über die Anleihe zu vertagen, bis drei Kleinigkeiten geregelt seien: 1. sollen die Ausgaben für Marokko herabgesetzt werden, 2. soll die dreijährige Dienstzeit wieder abgeschafft werden und 3. soll allen europäischen Staaten ein allgemeines und obligatorisches Schiedsgericht unterbreitet werden.

Jaurès hielt zu diesen Anträgen eine Rede, die als rhetorisches Kunstwerk sehr wirkungsvoll war. Der Führer der französischen Sozialisten erklärte, die finanzielle Lage des Landes sei so trostlos, wie sie seit dem Jahre 1871 nicht mehr war, und wenn das so weitergehe, werde der wirtschaftliche Zusammenbruch Frankreichs vorbereitet. Das Ministerium habe gesagt, niemand könne jetzt vom Defizit zu decken. „Aber," so fügt Jaurès pathetisch hinzu, „wer anders legt uns diese Steuerlasten auf, als das Ministerium selbst? Man sagt es nur nicht, daß die neuen Steuern schließlich doch notwendig seien, man sagt es nicht, weil die Wahlen vor der Tür stehen. In Rücksicht auf die Wahlen wird auch über manches nicht die volle Wahrheit gesagt. Unzweifelhafte Zeichen deuten an, daß ein Feldzug gegen Taza bevorsteht. Aber er wird erst im Frühjahr kommen, nach den Wahlen." Jaurès entwirft dann ein flammend dunkelrotes Bild von den Folgen der ungeheuren fiskalischen Belastung des Landes. Die Arbeiterwohnungen seien menschenunwürdig und schlecht, hastig gebaute Kasernen entstehen überall; für soziale Zwecke werden nur 200 Millionen ausgegeben, für das Heer dagegen 1400 Millionen. Der dreijährige Dienst ziehe alle Arbeitskräfte aus dem Lande an sich; wenn nicht bald das Milizheer eingeführt werde, komme die Revolution schneller als man vermute. Und dann trat Jaurès unter dem Beifall der Linken für seine Schiedsgerichtsforderung und für eine Verständigung zwischen Deutschland, England und Frankreich ein.

Ministerpräsident Barthou hatte es nicht schwer, die allgemeinen Angriffe abzuschlagen. Der Vertagungsvorschlag sei nur eine verhüllte Form, das Anleiheprojekt abzulehnen, und die Regierung müsse darauf bestehen, daß dieser Antrag abgelehnt werde. Herr Barthou sieht übrigens die Welt bei weitem nicht so düster an, wie der sozialistische Eiferer. In Marokko werde keine Expedition vorbereitet; aber, so fügt der vorsichtige Ministerpräsident hinzu, vielleicht werde sie später noch notwendig werden. Von einer Herabsetzung der dreijährigen Dienstzeit könne augenblicklich nicht die Rede sein, jedoch könne vielleicht einmal in einem anders gesinnten Europa die Zeit kommen, wo alle Staaten die Zeiten ihres Heeresdienstes beschränkten. Was die Forderung eines allgemeinen und obligatorischen Schiedsgerichtes betreffe, so meint Herr Barthou, daß Frankreich aus Gründen, die jedermann kenne, am wenigstens berufen sei, die Initiative zu übernehmen. Im Haag seien die Refus niemals von den Mächten der Tripleentente, sondern von der anderen Partei ausgegangen. Nach einer Erwiderung Jaurès endete die lehrreiche Aussprache und die Kammer **lehnte mit 439 gegen 148 Stimmen den Antrag Jaurès ab** und begann die Debatte über die Anleihe. Nach längeren Reden von Landry, Leroi-Beaulieu und Theodor Reinach wurde die Fortsetzung der Debatte auf morgen vertagt.

Paris, 27. November.

Vor Beginn der Anleihedebatte setzte die Kammer die Erörterung des Gesetzentwurfes über den Schutz der Ursprungsbezeichnungen fort. Ackerbauminister Clémentel verteidigte dem Abgeordneten Dubois gegenüber energisch den Artikel 7, der das Recht an diesen Bezeichnungen für die vorhergehenden Nutznießer aufrecht erhält, ohne Beeinträchtigung der Rechte, welche andere Interessenten vor den Gerichten erwerben könnten. Am Schlusse seiner Rede stellte Minister Clémentel nur für seine Person die Vertrauensfrage. Der Artikel 7 wurde durch Handaufheben angenommen. Die letzten Artikel und schließlich das Gesetz als Ganzes wurden durch Handaufheben ohne Widerspruch angenommen. Vor der Abstimmung erklärte Clémentel auf Befragen, daß das Gesetz den Zweck verfolge, der Regierung Waffen in die Hand zu geben, um den französischen Ursprungsbezeichnungen im Auslande Achtung zu verschaffen.

Die englisch-französische Flottenbewegung.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

VA **Paris**, 27. November.

Dieses Zusammentreffen will man hier als eine neue Kundgebung der Entente cordiale, nicht aber als eine Demonstration der französisch-englischen Politik gegen irgendeine andere Macht oder Mächtegruppe, namentlich nicht in Balkanfragen, betrachtet wissen. So schreibt der „Temps" heute abend in einem Leitartikel, den er der Begegnung widmet: „Die Vereinigung der Flotten in Athen gibt der französisch-englischen Freundschaft einen neuen Ausdruck. Das darf aber niemands Empfindlichkeit reizen. In den noch schwebenden Fragen der Balkanliquidation haben sowohl