Ausgabe für Berlin und Umgegend.

Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt" und „Handels-Zeitung" erscheint wochentäglich zweimal, Sonntags einmal. Illustrierte 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 Reichs, 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. d. B. T. täglich. Bezugspreis: Durch die Post vierteljährlich 6.00 M. exkl. Zustellungsgebühr. Ausland exkl. Postaufschlag; für Groß-Berlin monatl. 2,10 M., vierteljährlich 6,30 M. frei ins Haus. Direkt unter Kreuzband monatlich: für Ausland 3 M., für Inland 3,20 M. In Berlin abonniert man bei der Hauptexped. SW 19, Jerusalemer Str. 46-49, ferner im Ann. Zentrum, Nr. 10181-10182, sowie in 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. 103; Potsdamer Str. 33; Königstr. 55/57; Rotenthaler Str. 48; Schönhauser Allee 144; Moritzplatz (Oranienstr. 60); Rathenower Str. 3; Schiffbauerdamm 4; Gr. Frankfurter Str. 31; Frankfurter Allee 91/92; Blücherstr. 69; Wiener Str. 1-6; Prenzlauer Allee 54; Fennstr. 1; Badstr. 35; Charlottenburg: Tauentzienstr. 2, Kaiserstr. 34, Scharfenstr. 29; Friedenau: Rheinstr. 19; Halensee-Grunewald: Hohenzollernplatz; Lichtenberg: Frankfurter Chaussee 130; Lichterfelde-West: Carlstr. 1/2; Steglitz: Berliner Str. 41; Pankow: Borrnholmer Str. 1; Schöneberg: Hauptstr. 23/24; Martin-Luther-Str. 9; Steglitz: Albrechtstr. 130; Tegel: Berliner Str. 90; Tempelhof: Berliner Str. 147; Wilmersdorf: Uhlandstr. 98/99; in der Provinz: Brandenburg a. H.: Steinstr. 1; Frankfurt a. O.: Regierungsstr. 5; Potsdam: Brandenburger Str. 23; Spandau: Berlin Str. 47; Stettin: Parade. 6.

Druck und Verlag: Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt

Nr. 159
43. Jahrgang

und Handels-Zeitung

Sonnabend
28. März 1914

Aus französischen Kriegshäfen.

I. Toulon.

Toulon, im März.

Marryat sagt — ich glaube in „The three cutters" — Plymouth sei der schönste Kriegshafen der Welt. Man neigt auf Reisen dazu, Superlative anzuwenden. Ich will aber nicht überschwänglich sein und nicht behaupten, ich hielte Toulon für das Gipfel alles Schönen. Die Palme gebührt wohl dem japanischen Kriegshafen Kure, am nördlichsten Zipfel der Binnenlandsee, gegenüber der heiligen Insel Itsukushima, von der mein Admiral einst mit Recht äußerte, so stelle er sich das Paradies vor. Also, Toulon hat landschaftliche Reize. Unbestreitbar. Der Blick vom Hafenbecken, mit seinen vielen Buchten und Halbinseln, auf die Stadt und die dahinter sich auftürmenden Höhen ist berückend. Aber, und das interessierte mich noch mehr, die Natur hat hier einen Hafen geschaffen, der zur Verteidigung, zur Anlage einer Werft, zum Bau von Ausrüstungsmagazinen und anderem mehr selten gut geeignet ist. Und Menschenhand war bemüht, die natürliche Lage mit Geschick benützend, Befestigungen zu schaffen, die den Platz nun uneinnehmbar erscheinen lassen. Das Fort de la Croix des Signaux im Süden und das Fort du Mourillon im Norden beherrschen die Einfahrt. Außer ihnen sind rund um die Stadt zahlreiche Befestigungen auf den Höhen angelegt, die den Feind in weitem Umkreis von der Annäherung abhalten. Auch nach Land zu wird durch die fortifikatorischen Werke der Forts Faron, St. Antoine usw. ein Anmarsch von Truppen vom Rücken her erschwert. Ich vermochte keins der Forts in der Nähe zu besichtigen. Man sagte mir, die Anlagen seien sämtlich modernisiert, und man sprach mir von einer Armierung der Seewerke mit 35-Zentimeter-Geschützen. (?)

An einem wonnig warmen Vormittag fuhr ich in einer Barkasse kreuz und quer über den Hafen. Entlang an dem staatlichen Werftgebäude und hinüber nach dem großen Privatschiffbauetablissement Forges et Chantiers de la Méditerranée in La Seyne. Strahlend schien die Sonne vom Himmel herab und glitzerte in tausenden silbernen Funken auf dem Wasser. Und doch wollte auf diesem heiteren Untergrund keine rechte frohe Stimmung aufkommen. Denn immer wieder wanderte mein Blick von der entzückenden Umgebung hinweg auf eine dunkle Masse, die da mitten im Hafen, von den Wellen halb bespült, aus dem Wasser ragte: das Wrack der „Liberté". Im September 1911 fanden 240 wackere französische Seeleute ihren Tod bei der Explosion jenes berüchtigten B-Pulvers, und noch heute sind die Ueberreste, die stummen, aber vorwurfsvollen Zeugen der verhängnisvollen, unglückseligen Katastrophe nicht beseitigt. Mehrere Meter hoch ragt das Wrack mit dem Achterschiff aus den Fluten empor. Fischerboote hatten an ihm festgemacht. Ihre Insassen waren emsig beschäftigt, Muscheln von den grün bewachsenen und rostigen Eisenplatten abzusuchen. Warum beseitigt man das Wrack, diesen ewig mahnenden Vorwurf nicht, sprengt es nicht fort? Es hindert doch die Schiffahrt! Mir wurde keine Antwort auf meine Frage. Man zuckte die Achseln. Laisser aller?

Ich wollte den Halbdreadnought „Vergniaud", der unweit zu Anker lag, besuchen. Der Zutritt wurde mir nicht gestattet. Große Prähme lagen längsseit des Schiffes, Pulverprähme. „Die Munition wird gewechselt," hieß es. Wurden hier etwa erst Kartuschen des berüchtigten B-Pulvers von Bord gegeben? Drüben, neben der Staatswerft, sah ich zahllose neu erbaute Schuppen. Dorthin wurden die Prähme geschleppt. „Das sind die neuen Pulverschuppen," sagte man mir.

Zur Mittagsstunde stieg ich an Bord des Linienschiffes „Danton". Die einzigen beiden fertigen Vollblutdreadnoughts, die Frankreich besitzt, „Courbet" und „Jean-Bart", lagen nicht im Hafen. Sie waren auf einer Uebungsfahrt nach Korsika begriffen. Auf der „Danton" gab's nicht viel Interessantes für mich zu sehen. Nur vier 30,5-Zentimeter-Geschütze sind vorhanden. Als Hauptarmierung ist das für ein modernes Schiff etwas wenig. Imponierend, aber nur für die Laien, sind die vielen Schornsteine auf den französischen Kriegsschiffen. Die „Danton"-Klasse hat fünf. Zwei Panzerkreuzer, die unsern ankerten, „Ernest-Renan" und „Edgard-Quinet", haben gar sechs. Auffallend war mir auf der „Danton", daß noch verhältnismäßig viel unnötiges Holzwerk zu sehen ist. Dicke hölzerne Rahmen und Türen an den Kammern bilden die Regel. Das gesamte Mobiliar in den Offiziers- und anderen Kabinen besteht aus Holz. Recht ansprechend sind die Wohnräume der Offiziere. In den Mannschaftsdecks fielen mir die allerorten angebrachten Waschbecken mit Zufluß von warmem und kaltem Wasser angenehm auf. Das Bordleben, nun in der Freizeit, verlief ähnlich wie bei uns. Hier spielten einige Leute Karten, dort hockte ein Mann auf einer Kleidekiste und schrieb einen Brief — wohl an eine seiner „Bräuten". Einige hatten sich die weichsten Planken — auf dem eisernen Deck — zu einem Mittagsschläfchen ausgesucht.

Die Werft von La Seyne entsprach wenig meinen Erwartungen. Hier werden die Dreadnoughts gebaut. „Paris" lag in ziemlich fertigem Zustand vornan. Das Schiff hat eine rasche Bauperiode gehabt. Im November 1911 wurde der Kiel gestreckt. Es lief am 28. September 1912 bereits vom Stapel. Sein Deplacement beträgt 23 500 Tonnen und die Armierung besteht aus zwölf 30,5-Zentimeter-Geschützen in sechs Türmen, von denen sich zwei in der Mitte decken. Die Geschütze sind schon sämtlich installiert. Aber Kaliber und Aufstellungsplan der Artillerie sind keineswegs neuzeitlich. Außer der „Paris" befindet sich nur noch ein Großkampfschiff im Bau. Es scheint eins von der „Languedoc"-Klasse zu sein. Abgesehen von der Kielstreckung hat der Bau jedoch noch keinen Fortgang genommen. Ich vermochte die Arbeiten genau zu besichtigen. Warum findet hier so langsamer Fortschritt statt? Ist der Bau vielleicht sistiert? Die nötigen Mittel sind längst bewilligt. Fanden die Pläne vor den Augen des Marineministers Monis keine Gnade?

Die Staatswerft sperrt mit ihrem weiten Gelände fast die halbe Stadt Toulon vom Wasser ab. Eine mächtige Mauer zieht sich um sie herum. Nur zwei Tore, die die Inschrift „Arsénal de la marine nationale" tragen, eins im Westen und eins im Osten, sind vorhanden. Die Anlagen machen einen etwas ehrwürdigen Eindruck. Es werden hier nur Reparaturen an Schiffen, aber keine Neubauten ausgeführt. Die Dockgelegenheiten sind gut. Neun fertige Trockendocks, darunter drei für Dreadnoughts, gibt es und zwei Schwimmdocks kleiner Abmessung für Torpedo- und Unterseeboote. Zwischen 4000 und 5000 Arbeiter sollen angestellt sein. Beachtung verdienen die neugeschaffenen Bekohlungseinrichtungen für große Schiffe. Sie stehen dicht vor der Vollendung. Schon seit langen Jahren hatte es sich bei den Manövern als besonderer Mißstand herausgestellt, daß die Kohlenübernahme so langsam vonstatten ging. Die Hilfsmittel waren eben unzugenügend. Der Initiative des Admirals Boué de Lapeyrère ist es zu danken, daß sich die Schiffe nun in der Zukunft außerordentlich schnell und bequem mit Heizmaterial versorgen werden. Von der Werft auslaufend, sind lange Kais in den Hafen hinaus erbaut. Auf ihnen laufen Schienenstränge auf erhöhter Eisenkonstruktion. Die Schiffe machen an den Kais fest, da die Wassertiefe auf zwölf Meter ausgebaggert ist. Von oben herab aus den Eisenbahnwagen werden vermittelst großer Kohlenschütten die schwarzen Diamanten direkt in die Bunker der Schiffe entladen. Es ist klar, daß bei dieser Methode die Kohlenübernahme nicht nur rasch und mit verhältnismäßig geringer Arbeit, sondern auch wirtschaftlich vor sich gehen wird. Wie viel Material und Mühe wird durch das sonst fast allgemein übliche Einladen der Kohlen in Prähme, durch das Füllen von Säcken und Körben, durch das Ueberheißen an Bord noch verschwendet! Naturgemäß lassen sich Einrichtungen, wie die in Toulon, nur dort schaffen, wo großes Hafengebiet zur Verfügung steht. In unserm Kiel würden sie z. B. kaum möglich sein. Gewaltige Kohlenvorräte sind im übrigen in Toulon aufgestapelt. Cardifkohlen für den Mobilmachungsfall und Briketts für den gewöhnlichen Gebrauch.

Interessant bleibt immer, vornehmlich für den Marinierten, die Beobachtung der Kriegsschiffsbesatzungen, wenn sie sich auf Urlaub befinden. Gute Gelegenheit, Studien zu machen, bietet sich am Nachmittag am Quai de Cronstadt. Hier werden die Offiziere und Matrosen an Land gesetzt, und man kann aus manchen Manövern Schlüsse von dem seemännischen Geschick der Bootssteuerer ziehen. Aber, da auch der Torpedobootshafen gerade gegenüber liegt, wird man zuweilen Zeuge sein, wie ein Kommandant mit mehr oder weniger Elan sein Fahrzeug in die enge Lücke hineinbugsiert. Ich saß viele Stunden im Café de la Rade, dort am Quai de Cronstadt, und sah nicht ein einziges schlechtes Manöver. Dabei war die Sache keineswegs einfach. Ueber den Achtersteven mußte im engen Revier manövriert werden. Bei vollkommener Ruhe — kein Schreien, Gepfeife und lautes Kommandieren — brachten die Führer ihre Boote in recht knapper Zeit an ihre Liegestelle.

Einen vorzüglichen Eindruck machten die Matrosen am Lande. Blitzsauber sahen sie aus. Die Uniform ähnelt der unsrigen. Nur die rote Puschel auf der Mütze bildet einen Unterschied. Die Leute benahmen sich sehr gesittet. Ich stellte beträchtlichen Alkoholgenuß fest. Aber da die Mannschaften schon an Bord als tägliche Ration ein tüchtiges Quantum Wein erhalten, sind sie an geistige Getränke gewöhnt. Besonders lieb war das Gebaren der Blaujacken der Weiblichkeit gegenüber. Das nimmt nicht wunder, denn man sieht hier entzückende Geschöpfe. Toulon liegt nicht weit ab von Marseille, das ja für seine schönen Frauen berühmt ist.

L. Persius, Kapitän z. See a. D.

Abreise des Kaisers von Triest.

Die Verabschiedung von dem österreichischen Thronfolger.

Kaiser Wilhelm hat, wie uns telegraphiert wird, gestern nachmittag programmgemäß die Fahrt nach Korfu fortgesetzt. Nach dem Dejeuner im Schlosse Miramar, an dem auch der Statthalter von Triest, der Militärstationskommandant und andere Vertreter der Behörden sowie das Gefolge des Kaisers und des Erzherzogs Franz Ferdinand teilnahmen, machten der Erzherzog und sein Gast einen Rundgang durch das Schloß und den Schloßpark. Gegen 4½ Uhr nachmittags kehrte der Kaiser nach herzlichster Verabschiedung von dem Erzherzog-Thronfolger und dessen Familie unter dem Geschützsalut der österreichischen Schiffe an Bord der „Hohenzollern" zurück, worauf das deutsche Geschwader die Anker lichtete. Kurz nach 5 Uhr setzte sich die „Hohenzollern" in Bewegung, umfuhr, begleitet vom Depeschenboot „Sleipner", die Schiffe der österreichischen Eskadre und nahm ihren Weg zwischen den Eskadreschiffen und der Torpedoflottille hindurch, begrüßt von dem Donner der Geschütze und den Hurrarufen der Besatzung der österreichischen Schiffe. Der Kaiser, der auf der Kommandobrücke der „Hohenzollern" stand, dankte wiederholt mit Nicken und militärischem Gruß. Die beiden deutschen Kreuzer „Göben" und „Breslau", die inzwischen den Kurs in die offene See genommen hatten, warteten in langsamer Fahrt die Vorbeifahrt der „Hohenzollern" und des „Sleipner" ab, worauf sie sich in Kiellinie den beiden Schiffen anschlossen.

Jaurès über den Brief Rochettes.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

Paris, 27. März.

Der Brief Rochettes, den der „Matin" heute morgen veröffentlichte, ist echt. Jaurès erklärte heute nachmittag in der Untersuchungskommission, der Brief sei ihm schon gestern zugekommen, habe ihn aber, weil er im Parlament beschäftigt war, nicht erreicht. Der Brief sei aus Luzern datiert, wo er vorgestern abend aufgegeben worden ist. Leute, die mit Rochette zu tun hatten, zweifelten schon heute, morgen nicht an der Echtheit des Briefes. Es ist ganz der etwas schwülstige Stil, den Rochette zu schreiben pflegt. Jaurès stellte fest, daß alles, was in dem Brief mitgeteilt wird, schon durch die Untersuchungen der Kommission festgestellt worden ist. Wichtig sei nur, daß durch diesen Brief der Anwalt Maurice Bernard von seiner Amtsverschwiegenheit entbunden wird. Die Kommission lud deshalb den Rechtsanwalt Bernard ein, heute nachmittag noch einmal vor der Kommission zu erscheinen. Bernard erklärte, daß er den Brief Rochettes für absolut echt halte, aber er fügte hinzu, daß Rochette kein Recht habe, ihn seiner Amtspflicht zu entbinden. Er habe deshalb seinen früheren Erklärungen nichts hinzuzufügen. Die Kommission begann dann nach einer kurzen Pause die Beratung über die Beschlüsse, die sie der Kammer zu unterbreiten gedenkt. Sie hat diese Erörterung heute abend nicht beendet und wird sie morgen vormittag fortsetzen.

Im Verfahren gegen Frau Caillaux wurden heute wieder einige Zeugen vom Untersuchungsrichter vernommen. Zunächst wurde Frau Gueydan, die frühere Gattin Caillaux', verhört. Sie soll, wie bekannt, die Photographien der drei so stark kompromittierenden Briefe Caillaux' in Händen haben. Vor dem Untersuchungsrichter sagte sie heute aus, daß sie Calmette niemals irgendein Schriftstück zugehen ließ, weder direkt noch indirekt, weder im Original noch in der Kopie. Darauf wurde der Chefredakteur des „Intransigeant", Bailby, vernommen.

*

In dem Verhör vor der parlamentarischen Rochette-Kommission wurde, wie wir noch nachtragen wollen, festgestellt, daß auch Barthou während seiner Ministerschaft den Staatsanwalt Fabre hat fragen lassen, ob ein Aufschub des Verfahrens in Sachen Rochette bedenklich wäre. Fabre riet von dem Aufschub ab. Im Grunde hat also Barthou genau das Gleiche getan, was er den Herren Caillaux und Monis vorwirft.

Die ungelöste englische Krise.

Die Entscheidung über die Demission der Generale French und Ewart vertagt. — Ein neuer Armeebefehl über die Gehorsamspflicht der Offiziere und Soldaten.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

London, 27. März.

Die sehnlichst erwartete Erklärung des Ministerpräsidenten Asquith hat keine Lösung gebracht, und alles ist, wie vorausgesehen wurde, auf Montag verschoben worden. Um 5 Uhr erhob sich Asquith und bat um Entschuldigung, daß er zur Eröffnung der Sitzung nicht kommen konnte, wie vorher bestimmt war. Auf die Anfrage des Unterhausmitgliedes Sir R. Pole Carew über die Demission des Generalstabschefs French und des Generaladjutanten Ewart sagte Asquith, die beiden Offiziere hätten den Wunsch ausgesprochen zu demissionieren, er habe sie aber gebeten, ihr Gesuch zurückzuziehen und warte jetzt immer noch auf ihre endgültige Antwort. Die in Betracht kommenden Fragen seien verwickelt und schwierig und verlangten nach Ansicht der Regierung sorgfältige Prüfung. Eine provisorische Erklärung hätte keinen Wert, er könne aber sagen, daß French und Ewart nicht zurücktreten wollten, weil sie über die Pflichten des Heeres und seine Aufgabe, der bürgerlichen Gewalt zu Hilfe zu kommen, anderer Meinung seien als die Regierung, sondern weil sie die Denkschrift für Gough unterzeichnet hätten. Die Regierung habe den Wunsch ausgesprochen, sie möchten auf ihrem Entschluß nicht beharren, wenn doch keine politische Meinungsverschiedenheit bestehe. Die Regierung würde ihren Rücktritt als ernsthaftes Mißgeschick für Heer und Staat betrachten, und nun warte man auf ihre endgültige Antwort. Die Generale hätten den aufrichtigen Glauben gehabt, sie handelten unter Führung und Leitung des Kabinetts. Es sei klar, daß über die Absichten und Ziele des Vorgehens der Regierung in Irland ein Mißverständnis vorgelegen habe, und so habe heute der Armeerat einen neuen Befehl an das Heer ausgegeben. In dem Befehl heißt es: 1. Kein Offizier oder Soldat soll von seinen Vorgesetzten befragt werden über die Haltung, die er annehmen würde, wenn man von ihm verlange, Befehlen zu gehorchen, die von zukünftigen Erwägungen abhängen; 2. den Offizieren und Soldaten ist verboten, in Zukunft Garantien für Befehle zu verlangen, deren Ausführung man vielleicht von ihnen fordert; 3. jeder