Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich ℳ 6.—. Directe tägliche Kreuzbandsendung ins Ausland: monatlich ℳ 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:
Alfred Hahn vorm. O. Klemm's Sortim.
Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche,
Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 20 Pfg.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 50 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 40 ₰.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß. Tabellarischer und Ziffernsatz nach höherem Tarif.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

№ 496. **Sonnabend** den 29. September 1900. **94. Jahrgang.**

Im Interesse rechtzeitiger und vollständiger Lieferung des **Leipziger Tageblattes** wollen die geehrten Leser die Bestellung für das IV. Vierteljahr 1900 baldgefälligst veranlassen.
Der Bezugspreis beträgt wie bisher **vierteljährlich** für Leipzig **4 ℳ 50 ₰**, mit Bringerlohn für zweimaliges tägliches Zutragen **5 ℳ 50 ₰**, durch die Post bezogen für das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn **6 ℳ**
In Leipzig nehmen Bestellungen entgegen sämmtliche Zeitungsspediteure,

die Hauptexpedition: Johannisgasse 8,
die Filialen: Katharinenstraße 14, Königsplatz 7 und Universitätsstraße 3,

sowie nachfolgende **Ausgabestellen:**

Arndtstraße 35 Herr **E. O. Kittel**, Colonialwaarenhandlung,
Beethovenstraße 1 Herr **Theod. Peter**, Colonialwaarenhandlung,
Brühl 53 C. F. Schubert's Nachfolger, Colonialwaarenhandlung,
Frankfurter Straße (Thomasiusstr.-Ecke) Herr **Otto Klautschke**, Colonialwaarenhandlung,
Löhrstraße 15 Herr **Eduard Hetzer**, Colonialwaarenhandlung,
Nürnberger Straße 45 Herr **M. E. Albrecht**, Colonialwaarenhandlung,
in **Anger-Crottendorf** Herr **Robert Greiner**, Zweinaundorfer Straße 18,
„ **Connewitz** Frau **Fischer**, Hermannstraße 23,
„ **Eutritzsch** Herr **Robert Altner**, Buchhandlung, Delitzscher Straße 5,
„ **Gohlis** Herr **Robert Altner**, Buchhandlung, Lindenthaler Straße 5,
„ **Lindenau** Herr **Albert Lindner**, Wettiner Str. 51, Ecke Waldstr., Buchbinderei,
„ **Neustadt** Herr **Paul Kuck, Annoncen-Expedition**, Eisenbahnstraße 1,
Ranstische Gasse 6 Herr **Friedr. Fischer**, Colonialwaarenhandlung,
Ranstädter Steinweg 1 Herr **O. Engelmann**, Colonialwaarenhandlung,
Schützenstraße 5 Herr **Jul. Schümichen**, Colonialwaarenhandlung,
Westplatz 32 Herr **H. Dittrich**, Cigarrenhandlung,
Yorkstraße 32 (Ecke Berliner Straße) Herr **F. W. Kietz**, Colonialwaarenhandlung,
Zeitzer Straße 35 Herr **V. Küster**, Cigarrenhandlung,
in **Plagwitz** Herr **G. Grützmann**, Zschochersche Straße 7a,
„ **Reudnitz** Herr **W. Fugmann**, Marschallstraße 1,
„ „ Herr **O. Schmidt**, Kohlgartenstraße 67,
„ „ Herr **Bernh. Weber**, Mützengeschäft, Gabelsbergerstraße 11,
„ **Thonberg** Herr **R. Häntsch**, Reitzenhainer Straße 58,
„ **Volkmarsdorf** Herr **Georg Niemann**, Conradstr. 55 (Ecke Elisabethstr.).

Die Wahrheit über die schnellsten Schiffe der Welt.

Kurz und geschäftsmäßig war dieser Tage in einem amtlichen Berichte zu lesen, daß das Divisionsboot „D 10", welches bei Thornycroft in England gebaut wurde, aus dem Verbande der II. Torpedoboots-Flottille ausgeschieden sei, um auf der kaiserl. Werft Kiel gründlich reparirt zu werden.

Die Nothwendigkeit einer solchen Reparatur an sich überrascht den Eingeweihten durchaus nicht, aber daß sie sich schon so bald als nöthig herausstellen würde, hatte man denn doch kaum besorgt. Das Boot ist erst seit Frühjahr vergangenen Jahres im Dienst, einen Unglücksfall hat es nicht erlitten, mithin kann man die Nothwendigkeit einer Reparatur nur auf zu schwache Construction oder auf Constructionsfehler zurückführen. Damit ist die längst nicht mehr zu verschleiernde Niederlage des englischen Schiffsbaues gegenüber dem verhaßten „made in Germany" offenkundig geworden und besiegelt. Es sei kurz auf die Baugeschichte des „D 10" hingewiesen. In Folge nautischer, technischer und militärischer Erfahrungen hatte sich vor etwa 2½ Jahren die deutsche Marine-Behörde zu einer Aenderung im Bautyp unserer Torpedoboote entschlossen. Man hatte längst in Hinsicht auf Construction und Geschwindigkeit mustergültige Torpedofahrzeuge von Schichau in der Hand, aber man handelte vollkommen correct, indem man auch Andere gewissermaßen zum Wort kommen lassen wollte, und bestellte bei Thornycroft ein Boot jenes Typs, von dem in der englischen Marine so viel Aufhebens gemacht wurde. Dies Boot sollte „das Beste sein, was je in England gebaut worden", „ein non plus ultra", posaunten die englischen Blätter aus, „ein Modell für die deutsche Marine und die deutschen Schiffsbauer!" Daß die erbauende Werft schon in Erwartung einer großen Nachbestellung ihr Bestes gethan, ist ganz zweifellos. Vielleicht war auch auf diese Erwartung der dem Schiffe von Thornycroft beigelegte Name „the angler" zurückzuführen. Der Erfolg entsprach indessen den hochtrabenden Tiraden ganz und gar nicht, er war recht mäßig und für den Erbauer betrübend. Erst verspätete sich die Lieferung um ein Jahr, und dann, als bei den Abnahmefahrten die contractlichen Bedingungen keine leere Form bleiben, sondern, wie in der deutschen Marine gewohnt, auch buchstäblich erfüllt werden sollten; als mit demselben Maße von Anforderungen gemessen wurde, die die kaiserliche Marine an Schichauboote und an deutsche Werften überhaupt stellt: da wandte sich der Gast — nämlich der Vertreter des Mr. Thornycroft — mit Grausen. Die contractlichen Geschwindigkeiten waren durchaus nicht zu erreichen und es mußte erst ein volles Jahr gefahren werden, ehe nach zum Theil durchaus nicht unbedeutenden Umbauten und Aenderungen eine Geschwindigkeit von 27½ Knoten erzielt werden konnte. „The angler" wurde dann als „D 10" der kaiserl. Marine eingereiht. Das war im Frühjahr 1899, und jetzt steht das so sehr leicht gebaute Boot bereits wieder im Dock, um auf seine Havarien hin untersucht zu werden. Hierbei sei noch bemerkt, daß man im Anfang glaubte, die Bestellung eines deutschen Torpedobootes in England könne den deutschen Torpedobootsbauern nach außen hin zum Nachtheil gereichen, doch bewirkten die traurigen Resultate des englischen Bootes gerade das Gegentheil, und der damalige Marineminister Hollmann hätte gar keine günstigere Reclame für den deutschen Schiffsbau schaffen können, als dadurch, daß er eine Bestellung nach England ergehen ließ.

Da die Fertigstellung des Thornycroft'schen Bootes sich so lange verzögerte, daß auf das Resultat seiner Probefahrt nicht gewartet werden konnte, so hatte die kaiserl. Marine noch vor Lieferung des englischen Bootes einen Auftrag auf eine Serie von 12 Booten an Schichau ertheilt, welche in ihrem Typ ganz ähnlich den von Schichau an die chinesische Regierung gelieferten Torpedobootszerstörern waren, die sich durch ihre hohe Geschwindigkeit und ihre große Seetüchtigkeit so glänzend bewährt hatten. Diese 12 Torpedoboote hat die kaiserl. Marine von Schichau bereits geliefert erhalten, es sind die Boote „S 90—101", in jeder Hinsicht musterhafte Fahrzeuge. Von diesen Booten kann man allerdings ohne Ueberhebung behaupten, daß keine Werfte der Welt auch nur annähernd so seefähige und starke und im Vergleich dazu schnelle Torpedoboote besitze.

Die so unbefriedigenden Probefahrten des Thornycroft-Bootes waren dem Erbauer natürlich „sehr erstaunlich, da das Boot bei Probefahrten in England 32 Knoten gelaufen!" Jawohl, aber damit kommen wir zu einem anderen Puncte, der zu erörtern ist, denn er klärt darüber auf, wie man Meßfahrtresultate auf der Themse macht und durch solche illusorischen Resultate über Schnelligkeit und Stabilität, also über den wahren Gefechtswerth englischer Schiffe, falsche Vorstellungen erweckt.

Es erklangen jüngst in der englischen Presse wieder einmal Jubelfanfaren, und kritiklos wurde leider in einem großen Theile der deutschen Presse nachgedruckt, „daß das schnellste Schiff der Erde" jetzt wieder ein englisches sei, — der neue englische Torpedobootszerstörer „Viper" (bei Hawthorn, Leslie & Co., Newcastle). Mit Dampfturbinen nach Parson'schem System ausgestattet, habe die „Viper" jeden bisherigen Record der Schiffsgeschwindigkeit ganz erheblich übertroffen, indem sie auf sechs Hin- und Rückfahrten in einer Stunde eine mittlere Geschwindigkeit von 36,58 Knoten erreicht habe, — das Mittel der beiden schnellsten Fahrten habe sogar 36,85 Knoten betragen. „Damit ist der Beweis erbracht, daß die Dampfturbinen in Bezug auf den Schiffsbetrieb unerhörte Leistungen gegenüber der gewöhnlichen Schiffsmaschine zu vollbringen vermögen, denn die „Viper" ist auf Grund ihrer Versuchsfahrten weitaus das schnellste Schiff der Erde."

Das glaubt kein Mensch, der etwas davon versteht. Ich will hier nicht erörtern, ob überhaupt und inwieweit die Dampfturbine als Schnellläufer-Schiffsmaschine die Zukunft gehört. Ich will nur auf eine Thatsache aufmerksam machen, die kurz und bündig spricht: Am 23. Juli 1900 sollte von Parson dem gesammten Schiffsbau-Congreß in Paris das Turbinenboot vorgefahren werden. Nachdem der Passagierdampfer, an dessen Bord die Theilnehmer des Schiffsbau-Congresses sich befanden, langsam gefahren war und dann durch Stilliegen ungefähr eine Stunde gewartet hatte, holte endlich das Turbinenboot unsern Passagierdampfer ein; dann begann das Turbinenboot zehn Schiffslängen vor dem ruhig liegenden Dampfboote seine Geschwindigkeit zu entwickeln, kam mit ungefähr 16—18 Knoten an dem Dampfer vorbei, war aber nach vier Schiffslängen derart „erhauftet", daß es still liegen blieb und dem langsam fahrenden Dampfer nicht mehr zu folgen vermochte. Während der ganzen weiteren Fahrt auf der Seine holte das Turbinenboot den Dampfer überhaupt nicht mehr ein, wenngleich die Theilnehmer am Schiffsbau-Congreß von einem derartigen Resultat nicht erbaut waren, so trug doch die Vorführung des englischen Bootes wesentlich zur allgemeinen Erheiterung an Bord bei. — Im Uebrigen stellt die bisherige Verwendung der Turbine als Schiffsmaschine doch nur erst Versuche dar, über die jedes etwa abschließende Urtheil völlig verfrüht wäre. Jedenfalls stehen bei ihrer Verwendung gerade als Torpedobootsmotoren den Vortheilen recht erhebliche Nachtheile gegenüber. Aber davon ganz abgesehen, ist die jetzt mit der „Viper" herausgearbeitete Geschwindigkeit längst von Schichau-Booten übertroffen. Bekanntlich fahren die englischen Boote ihre Probefahrten an der Themse mit völlig leerem Boot, ohne Armirung, aber mit Tide und Strom. Dagegen werden die in Deutschland einzig und allein giltigen Probefahrten unter sehr schweren Bedingungen erledigt, und zwar auf offener See, — „Sturmfahrten" sind direct vorgeschrieben. Und sie werden gefahren mit voller kriegsmäßiger Belastung an Kohlen- und Wasser-Vorrath, Armirung, Reservetheilen, Proviant u. s. w. Das ist im wahren Sinne des Wortes ein außerordentlich schwerwiegender Unterschied, es bedeutet auf alle Fälle eine Differenz von 4½—5 Knoten, die man von den Fahrtresultaten englischer Fahrzeuge abziehen muß, um ihre Geschwindigkeit mit der von deutschen Booten erzielten zu vergleichen. Schon vor vier Jahren baute Schichau für die chinesische Marine 4 Boote, welche der „Viper" über sind. Sie liefen nach deutschen Bedingungen ihre Probefahrten, also belastet, und erzielten eine Maximal-Geschwindigkeit überhaupt von 36,7 Knoten. Ferner mit voller Probefahrtsbelastung, completer Ausrüstung, Armirung und 25 Tonnen Kohlen in den Buckern im Mittel 35,2 Knoten gleich 65,2 Kilometern und ganz complet ausgerüstet, mit Armirung und vollen Buckern (67 Tonnen) im Mittel 33,6 Knoten gleich 62,2 Kilometern. Alle diese Geschwindigkeiten übertreffen also bei Weitem die von der „Viper" erzielten, wenn man, wie es selbst englische Fachleute, z. B. kürzlich noch wieder, Commander Harry Jones, als gerecht und billig anerkennen, nur 4 Knoten dazurechnet. Diese 4 Boote liefen auch seinerzeit auf der Ausreise nach China die 3550 Seemeilen lange Strecke Port Said bis Colombo in einer Fahrt, ohne Aden bezw. irgend ein andere Station anzulaufen, und hatten trotzdem bei ihrer Ankunft in Colombo noch eine verhältnißmäßig großes Kohlenquantum an Bord. Man erweise ein solches Resultat, einen solchen Actions-Radius bei einem einzigen englischen Boote, — es ist von keiner Werft der Welt auch nur annähernd erreicht worden! Alle diese Fahrten und Geschwindigkeiten wurden leicht und ohne jede Anstrengung erzielt, und um diese Geschwindigkeiten zu erreichen, brauchen die deutschen Boote 6000 HP., die „Viper" aber braucht — 12 000!!

Die englischen Zahlen sind also eitel Spiegelfechterei und Sand in die Augen! Ebenso unwahr, wie die Geschwindigkeitsziffern, ist auch die prahlerische Behauptung, daß England hinsichtlich des Baues von Torpedobooten für Deutschland jemals bahnbrechend gewesen sei. Bereits 1887/88 baute Schichau für Italien und Rußland Torpedoboote mit der contractlichen Geschwindigkeit von 28 Knoten, während England (Yarrow & Co. in Poplar) erst 1893 den „Hornet" von Stapel ließ, der die bis dahin in England erzielte größte Geschwindigkeit von 27½ Knoten erreichte.

Und auch in Bezug auf Solidität haben Schichau'sche Boote sich stets musterhaft bewährt, ganz im Gegensatz etwa zu „D. 10", dem „besten, je in England gebauten Boote", das nach einem Jahr Dienst schon zur gründlichen Verstärkung und Reparatur ins Dock muß. Wie leicht Schichau seine Geschwindigkeiten erreicht, zeigten auch so recht wieder die Probefahrten der in diesem Frühjahr für Italien gebauten Boote; sie sollten contractlich 30 Knoten laufen und liefen 32,5 bis 33,4 Knoten bei mehrstündigen Dauerfahrten in freier See. —

So sind die Schichau-Boote in Wahrheit die schnellsten Schiffe der Welt, sie haben die englischen an Geschwindigkeit und Seefähigkeit schon seit 1½ Jahrzehnten überflügelt; und Jeder, der die Verhältnisse auf dem Schichauwerke, seine Entwickelung, seine Einrichtungen und den Geist kennt, der dort herrscht, muß sich sagen, daß die Werft den Concurrenzkampf mit England für unabsehbare Zeit siegreich durchgeführt hat.

Ernst Tesa Meyer-Kiel.

Die Wirren in China.

Der „Newyork Times" wird aus Washington telegraphirt: China erweist dem

Prinzen Tuan

Ehren und fordert dadurch Deutschland heraus, das ohne Zweifel auf diese Herausforderung antworten wird. Chinas Vorgehen beweist, wie unfähig es ist, seine Lage zu erkennen, und es zeigt zugleich, wie nichtig die Erwartung ist, daß China aus eigenem Antriebe die Frevler bestrafen werde. Wenn die Verhandlungen eröffnet werden, ohne daß Deutschland den Krieg erklärt hat, so muß der erste Act der amerikanischen Bevollmächtigten sein, daß sie weitere Verhandlungen ablehnen, bis Prinz Tuan degradirt ist. Aber der Krieg würde die Lage völlig ändern; wahrscheinlich würde das amerikanische Programm über den Haufen geworfen und die Vereinigten Staaten in den Krieg hineingezogen werden.

Im Washingtoner Staatsdepartement hat man derartige Erwägungen leider nicht angestellt, aber es kann leicht so kommen, wie der Berichterstatter der „Newyork Times" es darstellt.

* **Berlin**, 28. September. (Telegramm.) Mittheilungen des Kriegsministeriums über die Fahrt der Truppentransportschiffe: „Darmstadt" 27. September in Singapore angekommen.

Deutschlands Action im Yangtsethale.

Die sensationellen Gerüchte englischer Quelle, welche seit einiger Zeit Deutschland große Actions-, wenn nicht gar Eroberungspläne zuschreiben, haben sich plötzlich zu einer sehr positiven Form condensirt. Die Aufsehen erregende Depesche des Shanghaier Correspondenten der „Morning Post", Mr. H. J. Bigham, hat Ihnen der Telegraph bereits überbracht. Sie hätte zu dem phantastischen Plunder der „Daily Express" und Consorten geworfen werden können, wäre nicht die „Morning Post" ein ernstes und oft gut unterrichtetes Blatt, und sein Correspondent in Shanghai ein Mann, der sich bisher als zuverlässig, vorsichtig und ernst erwiesen hat. Ueberdies kommen ähnliche Meldungen auch von anderer Seite. Nur die „Times" und das englische officiöse „Reuter-Bureau" schweigen sich noch aus. Diese drei Thatsachen zusammengenommen haben leider die Tendenz, den Verdacht anzuregen, als handle es sich bei allen diesen Meldungen, wenn auch nicht um ganz freie Erfindungen, so doch um geschickte Benutzung und Aufbauschung gegebener Momente zwecks Beeinflussung der englischen Wähler. Es giebt kaum ein drastischeres Mittel, diesen die Nothwendigkeit einer starken Regierung à la Chamberlain und kräftiger Maßregeln zum Schutze der überseeischen Interessen Großbritanniens klar zu machen, als wenn man erst England als von Rußland in Nordchina verdrängt und dann dessen Interessensphäre im Yangtsethale durch Deutschland bedroht erscheinen läßt, daß man zu allem Ueberflusse noch der Voltseinfalt der Wähler massen Arm in Arm mit Frankreich vorführt.

Tags zuvor hatten dieselben Correspondenten gemeldet (oder melden müssen), daß dieses böse Frankreich eifrig damit beschäftigt sei, die Occupation der an Tongking, Annam und Birmah anstoßenden chinesischen Provinzen zu organisiren, gerade wie Rußland sich der Mandschurei, Niatschuangs, Schang-hai-mans und der Eisenbahn nach Peking, kurz, ungefähr des ganzen Nordchinas bemächtigt habe. Eingekeilt zwischen Beiden zeigt man das wehrlose England, dessen altersschwacher Premier sich nicht zu einer Chamberlain'schen Kraftprobe aufzuraffen vermöge, und nun läßt man plötzlich Deutschland den Briten noch ihr eigenstes Erbe, das Yangtsethal — vorläufig erst zur Hälfte — wegnehmen. Die obenerwähnte Depesche der „Morning Post" schloß mit dem angstvollen Hilferuf: „Schnelle Action ist nothwendig, um den geplanten Handstreich zu verhindern." Gleich dahinter meldet derselbe Correspondent kaum vier Stunden später: „Rußland hat die Eisenbahn im Norden Deutschland ausgehändigt." Da haben wir also den Dreibund Deutschland-Rußland-Frankreich, gegründet, um England um die Früchte seiner langjährigen Chinapolitik zu bringen. Auffallend bleibt dabei nur, wenigstens bis zu gewissem Grade, daß diese Nachrichten nicht von der Jingo-Presse gebracht werden, die ganz im Gegentheil eine gemeinsame Action Deutschlands und Englands im Yangtsethale in Aussicht stellte, und gestern noch sich aus Petersburg melden ließ, Deutschland habe ein Bündniß mit England geschlossen. In derselben Richtung wie die „Morning Post"-Depesche mit ihrer Besetzung Wusungs, des Kiang-Nang-Arsenals, der Wegnahme der die Yangtsemündung beherrschenden Kiang-Ying-Forts, der ganzen chinesischen Flotte, und „mindestens" der Occupation der Provinz Kiang-su, welche Deutschland gleichzeitig Anspruch auf das gesammte Hinterland, d. h. die gesammte Nordküste der Yangtsehaffins verleihen würde, — in derselben Richtung, wie diese Meldung, bewegt sich das frühere Telegramm des Blattes, nach welchem der deutsche Gesandte Mumm von Schwarzenstein Li-hung-Tschang dringend gemahnt habe, dafür Sorge zu tragen, daß die Dynastie sofort nach Peking zurückkehre, und alle Forderungen der Großmächte ohne Weiteres angenommen und Frieden geschlossen würde, da sonst die im Uebrigen von den Mächten durchaus nicht gewünschte Auftheilung Chinas unvermeidlich werde.

Alle diese Nachrichten erhöhen noch die schon so große Verwirrung der Lage, und jener französische Diplomat scheint nicht Unrecht zu haben, welcher vor wenigen Tagen erklärte, eine ähnliche Confusion habe in den diplomatischen Beziehungen der Großmächte untereinander seit den Tagen des großen griechischen Befreiungskampfes nicht mehr geherrscht, und damals habe, gerade so wie es jetzt der Fall zu werden scheine, nur das Schwert den gordischen Knoten zu zerschneiden vermocht und die Schlacht bei Navarine die Staatsmänner aus ihren Aengsten erlöst.

Singanfu — chinesische Residenz.

Die angebliche Absicht der Kaiserin-Regentin, Hof und die Regierung durch Verlegung der Residenz von Peking nach Singanfu, in der Provinz Schansi, am Weihostrome, dem diplomatischen und gegebenenfalls auch militärischen Drucke der fremden Mächte zu entziehen, hat schon einmal bestanden. Vor zwei Jahren wurde sie auf das stetige Vordringen Rußlands in Nordchina zurückgeführt. In der That mußte in Peking mit dem fortschreitenden Ausbau der russischen Eisenbahnlinien von Norden und Nordosten auf die Hauptstadt zu mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß Rußland bei einem Conflict mit China leicht einen Handstreich gegen Peking ausführen und diejenige chinesische Centralverwaltung in seine Gewalt bringen könnte. Eine besondere Rolle soll dabei auch die Besorgniß der Kaiserin-Wittwe gespielt haben, daß bei einer solchen Gelegenheit ihr großer Goldschatz in die Hände der Russen fallen könnte. Wie die jüngsten Ereignisse gelehrt haben, ist Peking nicht nur vom Norden, sondern auch vom Petschili-Golf aus selbst in der ungünstigsten Jahreszeit gegen ein stärkeres Aufgebot fremder Truppen nicht zu halten. Die im Jahre 1898 angeregten Erwägungen mögen deshalb jetzt wiederum den Plan der Verlegung der Residenz nach einem dem Machtbereich der „fremden Teufel" mehr entrückten Puncte zu neuem Leben gebracht haben. Singanfu ist über 800 Kilometer von der Küste entfernt, so daß eine directe Einwirkung fremder Kriegsschiffe ausgeschlossen ist. Dem Vordringen fremder Truppen aber stellt der wilde Hoangho sehr ernste, wenn nicht unüberwindliche Hindernisse entgegen.

Fraglich bleibt allerdings, ob nicht schwerwiegende Gegengründe gegen die Wahl des genannten Ortes sprechen. Kenner der geographischen und politischen Verhältnisse Chinas haben die Meinung ausgesprochen, daß Peking so ziemlich der einzige Punct ist, von dem aus eine centrale Leitung des ungeheuren Reiches gerade noch möglich ist. In der That ist eine Ausbreitung der Macht kaum anders denkbar, als daß sie von der Küste aus längs der gewaltigen Ströme in das tiefe Binnenland hinein aufgebaut wird. Besten Falles könnte die Mitte und der Süden des Reiches von Singanfu beherrscht werden. Die gleichen Umstände, die diesen Ort gegen eine feindliche Invasion besser schützen als Peking, erschweren die Verwaltung und Vertheidigung des ganzen nördlichen Theiles, d. h. der Provinzen Schansi, Tschili, Schenking, die Mongolei und die Mandschurei: Nament-