

Neueste Nachrichten

Doppel-Preis
Die einpaltige Preisschleife 20 Pf.
im Reclamtheil 50 Pf.
Haupt-Verkaufsstelle: Willingerstr. 49.
Fernsprecher: Amt I. Nr. 3097.

Gelesenste und verbreitetste Tageszeitung der kgl. Haupt- und Residenzstadt Dresden und der Vororte.
Unparteiliche, unabhängige Zeitung für Jedermann.

Bezugs-Preis:
Durch die Post vierteljährlich Mk. 1.50,
mit „Dresdner Illustrierte“ Mk. 1.90.
Für Dresden und Vororte monatlich 50 Pf.
mit Wochenschrift 60 Pf.
Für Osterr.-Ung. vierteljährlich fl. 1.50 resp. 2.16
Deutsche Postzeitung: Nr. 4113, Osterr. 2389

Grösstes Schuhwaaren-Haus von Moritz Sommer,
Dresden-Altt., Wilsdruffer Strasse 5 (neben der Löwen-Apotheke).
Eigene Fabrikation (Handarbeit). Bestellungen nach Maass ohne Preiserhöhung.
Parterre bis IV. Etage. 12392 Parterre bis IV. Etage.




Die heutige Nummer enthält 10 Seiten.

Der Nordostsee-Canal und der Zukunftskrieg.

Bekanntlich reicht die Geschichte des Nordostsee-Canals bereits mehrere Jahrzehnte zurück und kein Geringerer, als der größte Strategie der Neuzeit, Graf Moltke, war es, dem zuerst die allgemeine Idee zu dem Riesentwerke zur Beurteilung unterbreitet wurde. Moltke sprach sich über das Project durchaus anerkennend aus, aber er bezweifelte, und zwar damals ganz richtig, ob wir die erforderlichen Landtruppen zum Schutze des Canals zur Verfügung haben würden und fragte zugleich, wo denn die deutsche Flotte sei, für die doch eigentlich der Canal gebaut werde. Heute liegen die Verhältnisse ganz anders, die erforderlichen Landtruppen sowohl, als auch die deutsche Flotte sind vorhanden, ja die letztere ist sogar unter einer allgemeinen Begünstigung in einer Entwicklung begriffen, die mit der wirtschaftlichen Lage des Deutschen Reiches entschieden nicht im Einklang steht. Und der Politiker kann schon jetzt mit unerschütterlicher Sicherheit den Zeitpunkt voraus bestimmen, wo man, da die maritime Beherrschung des Reiches, bisher durch Jütland und die dänische Inselmasse getrennt, durch die Vermittlung des neuen Canals ermöglichte schnelle Verbindung eine wesentliche Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit erfahren hat, mit neuen, unabweisbaren Forderungen für die Flotte kommen wird, zur Freude des Herrn v. Roddeleff!

Die Franzosen haben bekanntlich ein sehr feines politisches Mitterungsverständnis, und nicht mit Unrecht ist in der französischen Presse — und zwar jeglicher Parteifarbung — auf den wesentlich offensiven Charakter des Riesentwerkes aufmerksam gemacht worden. Was man auch, Dank den verständigen Ausführungen des derzeitigen Ministers des Auswärtigen, Hanotaux, und der jetzigen Stimmung in Frankreich, trotz der lächerlichen Rüsteteilnahme, ein Zeichen dafür erblickt, daß nicht mehr die Lebensfähigkeit allein das Scepter führt und man nicht mehr gewonnen ist, mit jarten Anspielungen auf das „Boch in den Bogenen“ dem allezeit begierigen Chauvinismus einen Riss zu hängen, — man weiß in Frankreich ebenfogut, wie anderswo in Europa und überhaupt in der civilisirten Welt, daß der Grundgedanke für die Erbauung des Nordostsee-Canals ein strategischer gewesen ist. Möge die Rentabilität des Canals, wie dies die Statistiker erhoffen, eine große werden, aber nicht, der Schwerpunkt liegt doch in der strategischen Bedeutung, in der schnellen Vereinigung der Flotten aus der Nord- und Ostsee, welche es ermöglicht, selbst einem numerisch überlegenen westlichen und östlichen Gegner gegenüber die Offensive zu ergreifen. Schon jetzt springt es auch dem Laien in die Augen, welche Bedeutung Helgoland für uns neben den übrigen Stützpunkten Wilhelmshaven, Cuxhaven und den anderen Selbstbestimmungen hat.

Nehmen wir nun an, daß es zum Kriege kommen sollte, so haben wir mit drei Fällen zu rechnen: 1. Krieg mit Frankreich; 2. Krieg mit Rußland; 3. Krieg mit Frankreich und Rußland, d. h. also ein Coalitionkrieg. Wir geben von vornherein zu, daß bei der gegenwärtigen politischen Constellation ein Sonderkrieg mit Frankreich oder mit Rußland so ziemlich außerhalb des Bereiches der Wahrscheinlichkeit liegt. Aber die Möglichkeit eines solchen Krieges muß doch in Erwägung gezogen werden und hierbei müssen wir zugestehen, daß uns die französische Flotte numerisch bedeutend überlegen ist. Aber die jetzt durch den Canal leicht zu vereinigende deutsche Flotte würde in diesem Falle zwei mindestens ebenso starke Flotten des Gegners an die Mündung der Elbe und die Kieler Bucht zu ihrer Beobachtung stellen, falls sie nach dem ersten Zusammenstoß mit dem Feinde, dessen Uebermacht wachend, nach der Ueberwindung und dem Nordostsee-Canal zurückgegangen ist. Von den gesicherten Debovachtpunkten der Elbe und Kieler Bucht aus vermag sie jedoch immer noch dem Feinde zuzusehen und kann sich außerdem auf die für den Angreifer zur See höchst unglücklichen maritimen Verhältnisse der Nordsee stützen.

Rußland gegenüber, wenn wir den zweiten Fall in's Auge fassen, stehen wir weit günstiger da. Zwar ist uns die russische Flotte, was

die Anzahl der Schiffe — 218 gegenüber 89 — bedeutend überlegen, aber das ist auch so ziemlich das Einzige, was zu unseren Ungunsten spricht. Denn ganz abgesehen davon, daß Rußland heute neun seiner besten Schlachtschiffe in die asiatischen Gewässer entsandt hat, wo dieselben voraussichtlich noch für lange Zeit engagiert sein werden, so übertrifft unsere Flotte an Stärke des Linienschiffes, der Artillerie und Qualität der Besatzung die russische so sehr, daß sie einen Kampf mit derselben nicht zu fürchten braucht, ja denselben mit den besten Aussichten auf Erfolg aufzunehmen vermag. Es würde sich also hier wesentlich um einen Offensivkrieg handeln und hierbei der Nordostsee-Canal, da er ein Nordsee-Geschwader mit einer Zeitverzögerung von 13 bis 15 Stunden nach der Ostsee zu ziehen gestattet, von der größten Bedeutung werden.

Dieser Vorteil, den wir aus dem Nordostsee-Canal ziehen, springt noch mehr in die Augen, wenn wir den dritten Fall annehmen, nämlich den Krieg nach zwei Fronten — bei der heutigen politischen Lage jedenfalls derjenige Faktor, mit welchem in erster Linie zu rechnen ist. Wir haben es dann mit zwei ca. 300 Meilen entfernten Fronten zu thun und vermögen durch den neuen Canal unter Nord- und Ostseegehwader binnen etwa 14 Stunden zu vereinigen und mit vereinten Kräften dem einen oder dem anderen Gegner die Stirn zu bieten. Dies war äußerst problematisch, solange der Nordostsee-Canal nicht existierte, ja es wurde fast zur Unmöglichkeit, sobald etwa Dänemark sich feindselig zeigte und den Sund und die beiden Belte sperrte. Diese Gefahr ist nun behoben und da der Seeweg von Ueberburg nach der Elbmündung um ein Drittel kürzer ist, als derjenige von Kronstadt nach Kiel, so würde sich, wenn wir mit normalen Verhältnissen rechnen, ein diesseitiger Angriff zunächst gegen das französische Escadre du Nord zu richten haben, für welches in jüngerer Zeit der französische Marineminister Benard in richtiger Erkenntnis der maritimen europäischen Lage eine Verstärkung bis an den Bestand des französischen Mittelmeergehwaders hieran als wünschenswert, wenn nicht als unbedingt notwendig bezeichnet hat. Sollte nun auch bei der numerischen Ueberlegenheit der französischen Flotte ein Offensivkrieg unerreicht seinen directen Erfolg haben, was jedoch zweifelhaft ist, da der Schwerpunkt der französischen Action dann wahrscheinlich im Mittelmeer liegen würde, so vermögen wir unbedingt noch immer durch unsere Torpedoboote bei Nacht den Feind zu bedrohen und darüber im Ungewissen zu lassen, ob wir uns mit einem Theil unserer Flotte gegen die russische Ostseeflotte gewandt haben, oder nicht. Haben wir dagegen im Offensivkrieg den Sieg erlangt, so können wir weit schneller, als es früher möglich war, uns gegen die russische Ostseeflotte wenden, um auch mit dieser eine Range zu brechen. Immerhin aber vermögen wir, selbst wenn wir uns dem westlichen Gegner gegenüber in der Defensive zu halten gezwungen sind, uns ebenfalls unter Ausnutzung unseres Abzuges auch nach den Belten und dem Sund hin gegen den östlichen Gegner zu wenden und mit diesem den Kampf aufzunehmen, der, da wir, wie schon bemerkt, an Linienschiffen, Artillerie und Qualität der Mannschafft unbedingt überlegen, die besten Aussichten auf Erfolg hat.

Man hat in der letzten Zeit die Eröffnung des Nordostsee-Canals in bombastischer Weise mit derjenigen des Suez-Canals verglichen, allein trotz des äußeren Pompes, welcher am 23. Juni entwickelt werden und alle bisherige ähnlichen Rundgebungen an Großartigkeit unbedingt übertrifft, soll der nächstern Chronist nicht vergeffen, daß durch den Suez-Canal die Belten des Ostens und des Occidents verbunden wurden, während durch den Nordostsee-Canal das Binnenmeer der Ostsee mit der deutschen Nordsee, einer verhältnismäßig kleinen Bucht des gewaltigen Atlantischen Oceans, Verbindung erhält! Das punctum salens liegt bei dem neuen Canal aber nicht nach der handelspolitischen Seite hin, welche deswegen durchaus nicht unterschätzt werden soll, sondern reichsten Segen bringen möge, sondern es beruht auf strategischen Fundamenten.

Wir haben seit einem Vierteljahrhundert erneut den Beweis dafür geliefert, daß wir keine Nation sind, welche Handel sucht und wir werden auch in der Zukunft in dem Bewußtsein Genugthuung finden, in dem Nordostsee-Canal, so kriegerisch die Idee auch ist, der er entsprungen, ein Werk des Friedens geschaffen zu haben. Der deutsche Ingenieur und die deutsche Industrie haben wiederum bewiesen, daß sie keine Rivalen zu scheuen brauchen. Mit großen

Mitteln ist Großes erreicht worden! Möchte der Nordostsee-Canal die Hoffnungen erfüllen, die man für den Krieg, wie für den Frieden auf ihn setzt und möchte er vor allen Dingen als ein Culturmittel sich erweisen, das die Völker einander näher bringt. Aber wenn die Herren von jenseits der Bogenen in Kiel mit süßlicher Miene deutschen Seetrunken, deutsche Luft atmen und echt deutsche Worte hören werden, dann sollen sie sich auch bemühen, die unsichtbaren Worte zu lesen, welche in seltsamer Runenschrift auf allen deutschen Flaggen geschrieben stehen, ihnen, wenn anders sie überhaupt sehen wollen, von allen Wimpeln entgegen leuchten: pavati samas!

Deutschland.

Das der Kaiser die Handwerker-Adienz abgelehnt hat, soll der „Allg. Handw.-Ztg.“ zu Folge dem Einfluß der Minister v. Bethmann und Freiherrn v. Berlepsch zugesprochen sein. Die „D. Z.“ bemerkt zu dieser Ablehnung: „Ob diese Abweisung darauf zurückzuführen ist, daß auf dem Handwerkerfeste von einigen Führern die Forderungen zwar fortiter in re, nicht aber suaviter in modo vorgetragen worden sind, wobei Vorwürfe über die Vergrößerung der Forderung der Handwerkerfrage nicht nur über das Reichsamt des Innern, sondern auch weniger gerechtfertigter Weise über das preussische Ministerium des Handels lautgeworden sind, das wissen wir nicht. — Wir wissen aber, daß auf dem Handwerkerfeste das festeste Vertrauen auf die Hilfe Sr. Majestät laut geworden ist. — Wir sind selbstredend auch festest davon überzeugt, daß die Abweisung des Adienzgesuches des Handwerkerbundes ganz unabhängig ist von dem landesväterlichen Wohlwollen Sr. Majestät für das Handwerk und seine gerechte Sache. — Wir betonen das auch nur für — Kleinpläubige so ausdrücklich.“ — Das „Volk“ schreibt: „Die Nachricht wird nicht verhehlen, überall das schmerzliche Aufsehen zu erregen. Was müssen das für Rathgeber sein, die dem Kaiser raten, nicht einmal die Wünsche seiner getreuen, schwer leidenden Unterthanen aus ihrem eigenen Munde zu hören!“

Das Prinz Heinrichs Besuch bei dem französischen Geschwader in Kiel ganz gemiß sei, über den Besuch des Kaisers jedoch ist in Kiel entschieden werden würde, soll in Paris der Admiral Wenard einem Interviewer mitgetheilt haben.

Die Beförderung des Prinzen Heinrich von Preußen zum Contre-Admiral der deutschen Flotte soll der „Nordb. Corr.“ zu Folge bevorstehen. Der Prinz ist zur Zeit der rangälteste Capitän zur See.

Der Großherzog und die Großherzogin von Mecklenburg-Schwerin traten vorgestern zum Besuche des Fürsten Bismarck in Friedrichshagen ein und verweilten etwa zwei Stunden.

In Friedrichshagen überreichten gestern die badischen Städte Karlsruhe, Baden-Baden, Bruchsal, Konstanz, Heidelberg, Lahr, Freiburg, Mannheim und Pforzheim, vertreten durch ihre Oberbürgermeister, dem Fürsten Bismarck einen gemeinsamen Ehrenbürgerbrief. Oberbürgermeister Schneider-Karlsruhe feierte die Verdienste des Fürsten um die Einigung des Reiches und verleierte ihn der ewigen Dankbarkeit des badensischen Volkes. Hierauf überreichte Oberbürgermeister Wagner-Mann nach einer Ansprache dem Ehrenbürgerbrief der Stadt Mann. Der Fürst sprach in seiner Erwiderung der Deputation seinen Dank aus und hob den Antheil Badens und seines Großherzogs an der nationalen Bewegung hervor. Zur Einigung des Reiches seien außer Baden auch Bayern und Württemberg notwendig gewesen. Er sei erfreut sowohl über die äußere Einheit, wie über die innere Einmüthigkeit. Der Fürst setzte sich, indem er bedauerte, daß sein Befinden ihn hierzu nöthige, er sei ein Barometer geworden, denn jeder Witterungswechsel mache sich bei ihm fühlbar. Der Fürst schloß seine Rede mit einem Hoch auf den Großherzog von Baden, in das die Herren lebhaft einstimmen. Bei dem nachfolgenden Frühstück toastete Oberbürgermeister Red-Mannheim auf den Fürsten Bismarck.

Auch Graf Limburg-Sturum hat die Interpellation Sattler-Stengel aus Anlaß des Algerien-Prozesses mit unterzeichnet. Die Interpellation wird jedenfalls erst zur Verhandlung gelangen, wenn die Stempelsteuer-Berathung beendet ist, also nicht vor nächster Woche.

Die neue Königin-Carola-Brücke.

Nachdem die Arbeiten beim Brückenbau, namentlich in der letzten Zeit, mächtig gefördert worden sind, soll die Weihe des Bauwerkes am 6. Juli erfolgen. Die bevorzugte Lage der neuen Verbindungsstraße zwischen den beiden Ufern, in welcher das Bauwerk zu errichten war, auf der einen Seite die Höhe der weltberühmten Brühlischen Terrasse mit den herrlichen Bauten des Königl. Belvedere, des Albertinums, des neuen Ausstellungspalastes und der neuen Kunstakademie, über welche die gigantische Kuppel der Frauenkirche mächtig hervorragt, auf der anderen Seite der große Monumentalbogen des neuen Finanzministeriums, welcher in unmittelbarer Nähe des rechtsseitigen Brückenkopfes entstanden ist, stromaufwärts die stattliche Albertbrücke, über welche hinaus der Blick in die den Fluß begrenzenden grünen Bergelände bis tief in die Halde taucht, stromabwärts der alterthümliche wuchtige Bau der Augustusbrücke und dahinter die die Stadt beherrschenden Thürme der katholischen Hofkirche und des Königl. Schlosses, das Museum und das Theater und zwischen diesen hindurch die sonnenbeglänzte Berge des Weitzner Hochlandes, diese bevorzugte Lage legte es nahe, bei Aufstellung des Entwurfes über das Uebliche, dem Zweck allein genügende hinauszugehen und auf die äußere Erscheinung der Brücke besonderes Gewicht zu legen und anzustreben, daß ein der Umgebung würdiges Bauwerk entsteht. Von diesen Gesichtspunkten aus hatte sich bei Aufstellung der Planung Herr Stadtbaurath Rette, leiten lassen, er hat eine günstige Erscheinung zu gewinnen gesucht, zunächst durch die grundsätzliche Wahl der Stützpunkte, sodann durch die Gestaltung und Ausbildung, bez. Ausschmückung der einzelnen Bautheile.

Die obere Begrenzung der Brücke, die Fahrbahn steigt zu beiden Seiten im Verhältnis von 1:72 gleichmäßig an und der Uebergang aus einer Richtung in die andere wird stetig durch einen großen Parabelbogen vermittelt, dessen Scheitel in der Mitte der eigentlichen Strombrücke liegt. Durch Anwendung von sehr flachen Bögen ist es zu ermöglichen gewesen, alle Constructionstheile unter die Fahrbahn zu bringen und damit den Blick über diese hinweg frei zu halten. Es ist weiter möglich geworden, die Fahrbahn so nach den Ufern zu ausbenden, daß sie in der Verlängerung der Fluß der Terrasse noch 1,2 Meter tiefer liegt als diese und nur in einem Punkte — in der Mitte der Strombrücke — diese um 0,3 Meter überragt. Nach ihrer

enge zum Strom gliedert sich die Brücke in drei Theile: in die eigentliche Strombrücke, welche mit nur drei Öffnungen den Strom überfließt und die beiden seitlich anschließenden Flußbrücken, welche über das Ufervorland rechts und links hinweg nach den hochwasserfrei gelegenen Anlaufstraßen führen. Die Länge der Brücke von Straße zu Straße beträgt 187,5 Meter und die der Flußbrücken links 47,7 Meter und rechts 91,4 Meter, so daß sich eine Gesamtlänge von 326,6 Meter ergibt. Rechnet man hierzu die sich anschließende Brückentrampe, so hat man eine Länge von zusammen 510 Meter. Die Breite der Brücke beträgt 16 Meter, wovon 9,6 Meter auf die Fahrbahn und je links und rechts 3,2 Meter auf die Trottoirs kommen. Die Strombrücke wird gebildet aus je zwei gemauerten End- und Zwischenpfeilern und den sich darüber hinwegspannenden eisernen Bögen, von denen die der Mittelloffnung 55,5 Meter und die der Seitelloffnungen je 52,5 Meter hohe Pfeiler haben. Der Abstand der Fahrbahn vom Spiegel des Hochwassers im Jahre 1845 ergibt sich bei der mittleren Öffnung zu 6,07 Meter, bei den Seitelloffnungen zu 4,66 Meter. Die freie Bogenconstruction liegt nahezu ganz außer dem Hochwasser von 1845.

Die Flußbrücken sind wasser in Altsandstein ausgeführt, die linke besteht aus zwei Öffnungen von 22,1 Meter Spannweite, die rechte aus 4 Öffnungen, von denen die dem Strom zunächst gelegenen zwei je 20,4, die landeinwärts liegenden je 19,5 Meter Spannweite zeigen. Die Trennung zwischen der Strombrücke und den Flußbrücken ist durch energiegeliches Herausführen der breiten Landpfeiler aus der Fluß der anderen Pfeiler zum Ausdruck gebracht. Auf den Vorköpfen nach zu errichtende und in Stein auszuführende Pavillonbauten, von denen zwei der Brückengeländebäume und zwei für den Hochwasserdienst des Tiefbauamtes und der Königl. Wasserbauverwaltung bestimmt sind, sollen den wichtigen Eindruck dieser Pfeiler noch erhöhen. Die Zwischenpfeiler sind entsprechend dimensionirt. Die Formen ihrer unteren Theile erscheinen geeignet, dem Anprall der Fluthen wirksam zu widerstehen. Diese Pfeiler werden oberhalb der Fahrbahn durch pylonartige Aufsätze geschmückt. Diese, sowie die Pavillons sind vortrefflich profilirt hergestellt. Was den eisernen Ueberbau anlangt, so setzt sich jede der je eine Öffnung überspannenden Constructionen aus sechs doppelwandigen, dreieckigen Blechbogenträgern zusammen, welche mit darüberliegenden Gitterwerk combinirt sind. Zur Verminderung der für den Verkehr lästigen Fugen in der Fahr-

bahn ist bei den Zwischenpfeilern das Eisenwerk nicht bis an diese heran, sondern über sie hinweggeführt. Die nach Außen an den Schaufeln gelegenen Träger sind reicher gehalten als die dahinter liegenden, wie überhaupt die überhängenden Theile durch architektonisch gegliederte Gußstücke gedeckt worden sind. Als Abdeckung der Eisenconstruction und zugleich als Unterstüßung für die eigentliche Fahrbahn ist eine Belagelisenbedeckung vorgesehen worden. Auf diese kam die auf Beton verlegte Fahrbahn-Oberfläche aus comprimirtem Kesspalit zu liegen. In die Fahrbahn sind zwei Straßenbahngleise eingebaut worden. Am jeweiligen Ende der beiden Flußbrücken sind auf beiden Straßenseiten Treppenaufgänge angebracht. Die Strompfeiler sind auf eisernen Senkpfählen gegründet, welche mittelst Druckluftbetriebes bis 9,5 Meter unter Nullwasser niedergetrieben und dann mit Cementbeton ausgefüllt worden sind. Alle übrigen Pfeiler, Ueberlager und Mauern sind auf Cementbetonstützungen errichtet.

Die Brücke ist fähig, die im gewöhnlichen Verkehr vorkommenden größten Lasten aufzunehmen, ebenso ist sie fähig, bei außergewöhnlichen Anlässen, Festlichkeiten usw. die Last dichten Menschengedränges zu tragen. Das Gesamtgewicht der Eisenconstructionen stellt sich pro Meter Brückenbahn auf 23,000 Kilogr. Als Baumaterial für die eisernen Tragconstructionen ist bassisches Flußeisen genommen worden. Die Baukosten stellen sich auf rund 3,825,000 Mark, davon entfallen auf die eigentliche Brücke 2,966,000 Mark, auf die Rampen- und Treppenaufgänge 287,000 Mk. und auf Nebenarbeiten usw. 572,000 Mk. Nach den einzelnen Herstellungskosten getrennt beanspruchen die Gründungsarbeiten 977,000 Mark, die Eisenconstructionen 1,093,000 Mark, die Eisenconstructionen 755,000 Mark, die Fahr- und Gangbahnen 109,000 Mark und die Geländer und Brüstungen 32,000 Mark.

Die neue Königin-Carola-Brücke schließt sich in ihrer Gesamtschau dem Dresdner Monumentalbauten würdig an. Leicht und grazios überspannen die Bögen den herrlichen altpreußen Strom, ohne das wunderbare Landschaftsbild auch nur im geringsten zu beeinträchtigen. Möge der neue Verbindungsweg zwischen den beiden Theilen unserer schönen Residenz recht lange seiner Bestimmung dienen zur Förderung des heimischen Verkehrs und zur Ehre von Sachsen geliebter Königin, deren Namen die Brücke trägt. Die vollste Anerkennung aber gebührt Herrn Stadtbaurath Rette, der mit Energie und Thatkraft und unter Berücksichtigung aller Nebenstände ein Bauwerk geschaffen hat, auf das unser Dresden stolz sein kann. G. M.