Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badische Landes-Zeitung. 1870-1918
1900

77 (15.2.1900) Parlaments-Ausgabe

Visual Library

Ausgabe
Wöchentl. zwölf mal.
Abonnementspreis:
Vierteljährlich:
in Karlsruhe durch eine Agentur bezogen:
2 Mark 50 Pf., in das Haus gebracht:
2 Mark 80 Pf., durch die Post ohne Zustellgebühr 2 Mark 50 Pf.
Voransbezahlung.

Badische Landeszeitung

mit Parlamentsausgabe und Verlosungsbeilage.

Anzeigengebühr:
Die 1spaltige Kolonelzeile oder deren Raum für Lokale Inserate 15 Pf., für auswärtige, Inserate 20 Pf. im Reklameteil 60 Pf. Bei größeren Aufträgen entsprechender Rabatt.

Parlaments-Ausgabe. Karlsruhe, den 15. Februar 1900.

Parlamentarische Verhandlungen.

Nachdruck ohne Vereinbarung nicht gestattet.

Deutscher Reichstag.

148. Sitzung vom 14. Februar.

Das Haus ist schwach besetzt.

1 Uhr. Am Bundesrathstisch: Frhr. von Thielmann, Kolonialdirektor Dr. v. Buchka u. A.

Die zweite Berathung der die Eisenbahnen betreffenden Positionen des Kolonialetats wird bei dem Titel „Eisenbahnbauten in Ostafrika" begonnen.

Es handelt sich um den Ausbau der Usambara-Kaffee-Bahn und die Vorarbeiten für die Centralbahn.

Berichterstatter Abg. Prinz **Arenberg** (Ctr.) bemerkt, daß der Haupttitel für die ostafrikanische Centralbahn der Kommission nicht überwiesen worden sei. Die Usambara-Bahn habe sich als Kaffeebahn bis jetzt zwar noch nicht rentirt, aber trotz der schlechten Verhältnisse sei doch schon für 226 000 Rupien Kaffee befördert worden, so daß die Aussichten für die Zukunft nicht schlecht seien.

Abg. **Dasbach** (Ctr.): In diesem Jahre werden wir für unsere Kolonien 30 000 000 Mk. ausgeben. Ob wir das in Zukunft mal Alles wiederbekommen, das beruht nur auf Hoffnung. Für die Usambarabahn haben wir im Vorjahre schon 2 000 000 Mk. ausgegeben, in diesem Jahre werden für die Fortsetzung von Muhesa bis Korogwe 2 309 000 Mk. gefordert und für Vorarbeiten zur Fortführung von Korogwe bis Mombo 72 000 Mk. Diese letzte Zusatzforderung beantrage ich zu streichen. Ferner werden die Mittel für fünf neue Lokomitiven gefordert. Fünf neue Lokomotiven für eine Bahn, die wir im Vorjahre erst erbaut haben! In all den Denkschriften wird der Usambara-Kaffee zwar sehr gelobt, im Uebrigen aber ist immer nur von Hoffnungen die Rede, und auf diese Hoffnungen hin sollen wir diese großen Mittel bewilligen und die Bahn weiter bauen. Bisher sind nur 4—6 Frachten in der Woche befördert worden, dies war der ganze Eisenbahnverkehr. Wegen der großen Dürre haben, wie uns die Denkschrift mittheilt, einige Pflanzungen sogar den Kaffeebau ganz aufgegeben. Wenn die Sache wirklich so rentabel wäre, weshalb bauen denn nicht die Pflanzer und die ostafrikanische Gesellschaft selbst diese Bahn weiter? Man kann doch nicht vom Reich verlangen, daß es ungezählte Kapitalien in die ostafrikanischen Eisenbahnen steckt. Der ostafrikanischen Gesellschaft soll das Geld dazu fehlen. Aber sonst heißt es doch immer, das deutsche Kapital strebe danach, sich in unseren Kolonien zu bethätigen. Auf Grund der bisherigen Unterlagen können wir so große Summen nicht bewilligen. Ich frage den Kolonialdirektor, ob das ganze Kapital von 450 000 Mk. nöthig war, um die Bahn von Tanga bis Muhesa zu bauen und den unrentablen Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten. Sollte das nicht der Fall sein, so würde ich vorschlagen, die Bahn über Muhesa nicht weiter zu bauen. Ferner beantrage ich, die 120 000 Mk. zu Vorarbeiten der Strecke von Dar-es-Salaam bis Mrogoro abzulehnen, denn der Zuschuß zu den Kolonien von 30 Millionen Mark ist zu groß. Das Pech mit der Usambarabahn sollte uns doch vorsichtiger machen. In Deutschland selbst sind jetzt große Mittel nöthig, der Kanal soll auch wieder gebaut werden. Das Geld liegt aber doch nicht auf der Straße, deshalb sollte man sich hüten, noch immer mehr Geld deutscher Steuerzahler nach Ostafrika zu schicken.

Kolonialdirektor Dr. **v. Buchka**: Ein Standpunkt, wie ihn der Vorredner einnimmt, mag ja für einen kleinen Privatmann ganz ehrenwerth sein, aber ich glaube nicht, daß wir damit auskommen können, wenn es sich darum handelt, für eine große Sache die nöthigen Geldmittel zu beschaffen. Es würde von verhängnißvoller Tragweite sein, wenn der Regierung vom Reichstag die nöthigen Mittel versagt würden, um ihre Pläne durchführen zu können. Der Vorredner sprach von dem Pech, das wir mit der Usambara-Bahn gehabt hätten. Ich glaube aber, daß die Bahn nothwendig war zur Erschließung des Landes und daß auch die Weiterführung der Bahn nothwendig ist, wenn das ganze Unternehmen rentabel werden soll. Daraus, daß wir vielfach fremdes Kapital in Anspruch genommen haben, kann man uns doch keinen Vorwurf machen; denn es ist eine Eigenthümlichkeit des deutschen Kapitalisten, daß er noch immer sein Geld zu ungern in kolonialen Unternehmungen anlegt. Der Kaffeebau in Deutschostafrika hat allerdings unter der Dürre, die dort geherrscht hat, sehr gelitten. Diese Dürre war aber auch so außergewöhnlich, daß sich die ältesten Leute in Ostafrika nicht erinnern, etwas Aehnliches erlebt zu haben. Uebrigens hat sich der Kaffeebau trotz der Dürre auch in den letzten Jahren entwickelt, und alle Berichte, die mir von den einzelnen Gesellschaften zugegangen sind, geben der Hoffnung Ausdruck, daß in den nächsten Jahren, wo die Dürre vorbei sei, der Kaffeebau einen gewaltigen Aufschwung nehmen werde. Der Herr Vorredner hat dann auch von der ostafrikanischen „Centralbahn" gesprochen. Den Ausdruck halte ich nicht für richtig. Es handelt sich vielmehr nur um eine Stichbahn von Dar-es-Salaam bis Bogamoyo. Ob diese Bahn später weitergeführt werden soll, ist noch eine vollkommen offene Frage. Ich bitte Sie aber dringend, die Mittel für diese Stichbahn zu bewilligen, denn diese Bahn würde zur Aufschließung des Landes sehr geeignet sein. Die Gründe, welche gegen eine Centralbahn sprechen, sind für die Stichbahn, um die es sich hier handelt, nicht angebracht. Daß die Stichbahn gebaut werden muß, darüber stimmen alle Kenner des Landes überein, und daher bitte ich Sie, uns die Mittel zum Bau der Bahn nicht zu versagen.

Abg. **Richter** (freis. Vp.): Ich behaupte, daß in Deutschland ganz sicher eine Bahn nicht gebaut würde, wenn sie so geringe Aussichten böte, wie die afrikanischen Bahnen. Das deutsche Privatkapital hat sich deshalb auch an den Bahnen noch nicht betheiligt. Kolonien erwirbt und bewirthschaftet man doch nur, um Gewinn daraus zu schlagen, aber nicht, um den Schwarzen Wohlthaten zu erweisen. Die Rentabilität der sogenannten Kaffeebahnen beruht bisher nur auf Hoffnungen, ein Beweis dagegen ist noch nicht gebracht. Als uns zuerst von der Bahn erzählt wurde, sprach man davon, daß die Bahn schon 1900, also in diesem Jahre, 117 000 Mk. Reineinnahmen erbringen würde, jetzt schlage ich den Etat auf und ersehe, daß aus dem Kaffeetransport nur 7000 Mk. eingegangen sind. Wie reimt sich das zusammen? Der Kolonialdirektor sagt, wenn nicht weiter gebaut wird, so würde das in weiten Kreisen sehr schmerzlich empfunden werden. Wer sind denn diese weiten Kreise? Das ist der Kolonialrath und einige wenige Interessenten und Offiziere der Schutztruppe. Der Reichstag hat keineswegs die Fortsetzung der Bahn stillschweigend gebilligt. Die erste Berathung stand nur ganz im Banne der Flottenvorlage, deshalb hat man über die afrikanischen Bahnen nicht gesprochen. Der Kolonialdirektor nennt die Centralbahn eine Stichbahn, aber 12 Millionen für eine Stichbahn sind doch eine sehr anständige Summe. Und wenn diese Bahn erbaut ist, wird man wieder sagen, die Bahn rentirt sich nicht, sie muß noch weiter ausgebaut werden. Hinter der Stichbahn lauert das Projekt der Seenbahn. Die Kostenvorschläge werden nicht eingehalten werden können. Denken Sie doch an die Kongobahn. Die ist auf 26 Millionen veranschlagt und hat 400 Millionen gekostet. In der ganzen Gegend ist keine einzige deutsche Plantage, keine Spur von deutschen Ansiedelungen, nur zwei Missions-Stationen befinden sich dort. Nun sagt man, nach dem Bau werden sich dort Plantagen bilden. Aber daraufhin baut man doch keine Eisenbahn. Wo eine Eisenbahn ist, muß schon ein gewisser Grad von Kultur vorhanden sein, die Eisenbahn kann die Kultur doch nicht hervorrufen. Oder soll das Reich etwa noch Plantagenbau treiben, um die Bahn rentabel zu machen? Auch die Arbeiterfrage ist noch nicht gelöst. Selbst der Afrikareisende Schweinfurth, der ein Freund der Usambarabahn ist, hat sich gegen die Centralbahn erklärt. Hier soll es sich nur um die Vorarbeiten handeln, aber bedenken Sie doch, daß uns ein Nachtragsetat in Aussicht gestellt, der die erste Baurate enthält. Wenn man die Baukosten der Kongobahn als Maßstab annimmt, so wird die Centralbahn mindestens 250 Millionen kosten. (Hört! hört!) Im Abgeordnetenhaus macht Herr von Miquel den Kommunen zum Vorwurf, daß sie zu viele Anleihen aufnähmen, und dann sollen wir uns hier für solche Summen engagiren. (Beifall links.)

Abg. Graf **Arnim** (Reichsp.): Nachdem Herr Bebel gestern in Kolonialskandalen geschwelgt hat, ist es mir eine Genugthuung, heute über wirthschaftliche Fragen reden zu können. Herr Richter befindet sich auf einem so exponirten Standpunkt, da seine Ansichten von der übergroßen Mehrheit der Nation nicht getheilt werden, daß es sich kaum lohnt, mit ihm zu diskutiren. Herr Richter sieht Alles durch eine Brille mit schwarzen Gläsern. Wir verfolgen hier auch ideale Ziele und wir erstreben die wirthschaftliche Erschließung des Landes, und ich hoffe, daß sich Herr Dasbach schließlich doch noch zu unserem Standpunkt bekehrt. Die Bahn soll doch nicht blos Kaffee transportiren, sondern auch noch andere Dinge, Maschinen, Lebensmittel u. s. w. Es giebt eine ganze Masse Produkte, die angebaut werden können, wenn sich der Transport nach der Küste erst lohnt. Im Hinterlande kann auch der Gemüsebau in Angriff genommen werden, auch giebt es dort große Heerden von Rindvieh. Wenn Sie erklären, Sie wollen keine Bahn in Afrika, dann bringen Sie die Kolonien unter den Hammer und nehmen den Standpunkt Hannibal Fischers ein. Aber so lange wir die Kolonien haben, müssen wir auch für die wirthschaftliche Aufschließung des Landes sorgen. Der Grundsatz des Abg. Richter: Immer langsam voran, daß der Fortschritt nachkommen kann! ist bei den Kolonien kein richtiger.

Inzwischen ist ein Antrag des Abg. Richter eingelaufen, die Forderungen für die Fortsetzung der Usambara-Bahn und für die Vorarbeiten zur Centralbahn nochmals an die Budgetkommission zurückzuverweisen.

Abg. **Freese** (fr. Vg.): Dem Herrn Vorredner muß ich entgegenhalten, daß wir nur dann eine erfolgreiche Politik treiben können, wenn wir alle Ausgaben, die gemacht werden, sorgfältig kontrolieren, wenn wir uns nur von ganz nüchternen Erwägungen leiten lassen. Gerade in den letzten Jahren hat das Haus bewiesen, daß es für die Kolonien etwas thun will. Wir müssen aber auch unsere Aufmerksamkeit darauf lenken, daß nicht fortgesetzt in der Kolonialverwaltung Fehler gemacht werden. Die Ausführungen des Abg. Dasbach haben dargethan, daß das Centrum im Gegensatz zu früher, nunmehr gegen die Weiterführung der Usambara-Bahn bis Mombo ist. Angesichts dieser Stellungnahme muß ich aber doch bedauern, daß das Centrum früher Veranlassung genommen hat, hier im Plenum für die Usambara-Bahn eine größere Summe zu bewilligen, als sie bei den Vorverhandlungen der Regierung zugesprochen worden war. Ich bin noch heute der Meinung, daß es vollkommen genügt hätte, wenn wir damals eine kleinere Summe bewilligt hätten. Denn das Reich ist doch nicht dazu da, um Privatgesellschaften unter die Arme zu greifen, die unglücklich gebaut haben. Im gewöhnlichen Leben ist das auch nicht der Fall, wenn hier in Deutschland ein Kaufmann eine ähnliche Unterstützung haben wollte, so würde kein Mensch darauf eingehen.

Ich gebe zu: Wenn für den ostafrikanischen Kaffee wirklich ein Preis von 63 Pf. für das Pfund erzielt worden wäre, so könnte man allerdings annehmen, daß sich der Kaffeebau dort rentiren wird. Ich muß aber bezweifeln, daß diese Preisangabe, die uns gemacht worden ist, richtig ist. Ich vermuthe, daß mir auch der Herr Kolonialdirektor darin beistimmen wird, wenn er die Sache noch einmal nachprüft. Ich habe mir nämlich sagen lassen, daß die Qualität des ostafrikanischen Kaffees in der letzten Zeit zurückgegangen wäre, und daß in Folge dessen jetzt bereits manche bisherige Abnehmer dieses Kaffees einen anderen Kaffee bezögen. Ich kann mir daher nicht denken, daß in der letzten Zeit ein so hoher Preis erzielt worden sein sollte. Es ist gesagt worden, es wäre nicht wünschenswerth, daß wir den Strom unserer Auswanderer ins Ausland begünstigten. Dadurch würde die Leutenoth noch gesteigert. Hierin kann ich nicht beistimmen. Ich meine, von einem „Strom" der Auswanderung kann doch bei uns gar keine Rede sein. (Sehr richtig! links.) Es ist das eine außerordentlich erfreuliche Thatsache; denn die Sache liegt so, daß wir entweder Waaren exportiren müssen oder Menschen. Das Erstere ist natürlich weit besser. Herr v. Buchka sagte, ein großes Reich könne über seine Ausgaben nicht nach demselben Prinzip verfügen, wie ein kleiner Privatmann. Das ist für einzelne Fälle richtig; aber es ist gefährlich, das als allgemeinen Grundsatz aufzustellen. Die Regierung muß doch immer den Grundsatz haben, ebenso vorsichtig zu arbeiten, wie ein Privatmann. Herr von Buchka hat ferner den deutschen Kapitalisten Vorwürfe gemacht, weil sie ihr Geld zu ungern in den Kolonien anlegten. Der deutsche Kaufmann legt sein Geld da an, wo er die besten Chancen zu haben glaubt. Daraus kann man ihm doch keinen Vorwurf machen. Die deutschen Kapitalisten haben übrigens in die Kameruner Unternehmungen deutsches Kapital gesteckt. Die Kolonialverwaltung hat noch kürzlich die Verträge mit der Süd-Kamerun-Gesellschaft und neuerdings mit der Nord-West-Kamerun-Gesellschaft abgeschlossen. Das beweist doch, daß das deutsche Kapital für koloniale Unternehmungen, die eine Chance bieten, sehr wohl zu haben ist. Was die ostafrikanische Centralbahn betrifft, so reicht meines Erachtens der Werth, den diese Bahn für den Kaffeebau haben würde, keineswegs aus, um den Bau zu rechtfertigen. Wir müssen doch durch die Erfahrungen, die wir mit der Usambara-Bahn gemacht haben, vorsichtig geworden sein. Ich kann überhaupt mich der Forderung des Herrn Dasbach vollkommen anschließen, daß wir angesichts der großen Ausgaben, die wir auf anderem Gebiete zu machen haben, äußerst vorsichtig mit der Bewilligung weiterer großer Ausgaben sein müssen. Namentlich angesichts der für die Flotte geplanten großen Ausgaben müssen wir uns bescheiden und auf dem Gebiete der Kolonialverwaltung größere Forderungen, die nicht durchaus nothwendig sind, zurückstellen. Ich schließe mich dem Antrage Richter an, die Titel über die Fortsetzung der Usambarabahn und die Vorarbeiten der ostafrikanischen Centralbahn an die Budgetkommission zu verweisen.

Abg. **Bebel** (Soz.): Herr Graf Arnim sollte dafür sorgen, daß die Kolonialskandale aufhören, dann hört das Schwelgen darin von selbst auf. Graf Arnim sieht freilich alles durch eine rosige Brille, keiner hat bisher noch so in Illusionen geschwelgt, als er. Freilich ist auch noch Keiner durch den wirklichen Thatbestand so enttäuscht worden als er auch in Bezug auf die Ergebnisse der Usambarabahn. Die Züge, die an den Sonnabenden abgelassen wurden, waren nur dazu bestimmt, die Herren Offiziere zur Löwenjagd zu befördern. Die Bahn hat nichts gethan, um die Hungersnoth zu mildern. Gerade in der Gegend, durch die die Bahn geht, ist die Bevölkerung durch die Hungersnoth von 123 000 auf 61 000 zurückgegangen. Dies zeigt doch deutlich, daß in absehbarer Zeit dort absolut nichts zu holen ist. Ich glaube nicht, daß man mit dem Voranschlag für die Bahnen auskommen wird. Der Kolonialdirektor bestreitet es, daß es sich hier um eine Centralbahn handelt, aber thatsächlich handelt es sich darum. Auf irgend welche Versprechungen vom Bundesrathstisch fallen wir nicht mehr hinein, wenn ich auch Herrn von Buchka nicht zutraue, daß er uns so hineinlegen wird, wie Herr Tirpitz mit der Flottenvorlage. (Heiterkeit.) Ich einem offiziösen Blatte ist ausdrücklich davon die Rede, daß die Centralbahn in Angriff genommen werden sollte. Es wird auch gesagt, wir müßten die Bahn bauen, um ein Gegengewicht gegen England zu gewinnen. Ich meine, es wäre doch besser, wir warteten erst ab, wie die Verhältnisse sich in Südafrika entwickelten. Auch der bekannte Afrikareisende Dr. Hans Meyer ist ein Gegner der ostafrikanischen Bahn. Auch Sie, die Kolonialfreunde, haben alle Ursache, sich zu überlegen, ob Sie sich angesichts der Flottenvorlage noch in so kostspielige Unternehmungen stürzen wollen. Bewundernswerth ist die Phantasie der Kolonialfreunde. Aber die nüchterne Wirklichkeit sieht ganz anders aus als die Bilder der rosigen Phantasie. Einmal bewilligte Forderungen werden immer weitere nach sich ziehen. Deshalb warne ich Sie davor, erst A zu sagen.

Abg. **Dasbach** (Ctr.) erklärt, daß seine Partei geschlossen für die Kommissionsüberweisung stimmen werde. Mit dem Gelde der Steuerzahler dürfe man nicht leichtsinnig wirthschaften, das erfordere der Patriotismus.

Kolonialdirektor **Dr. von Buchka** bemerkt: Die Eisenbahnen in den Kolonien verminderten den Karawanenverkehr; das sei im gesundheitlichen Interesse nur zu wünschen, denn die Karawanen seien die Träger von Seuchen. Außerdem steuerten die Eisenbahnen den Hungersnöthen, weil sie die Lebensmittelzufuhr erleichterten. Von einer leichtsinnigen Wirthschaft könne nicht die Rede sein. Wenn man etwas erreichen wolle, müsse man auch etwas wagen.

Abg. Graf **Stolberg** (kons.): Die Bahnbauten in Afrika müssen durch angeworbene Neger ausgeführt werden, dann wird man billiger bauen. Die Bahnen sind nothwendig, denn wir müssen es doch wenigstens mit ehrlicher Arbeit versuchen, etwas aus unseren Kolonien zu machen. Das Centrum hat anscheinend seinen bisherigen Standpunkt in der Kolonialpolitik geändert; früher legte es doch das Hauptgewicht auf die kulturelle Mission, jetzt scheint ihm die wirthschaftliche Rentabilität die Hauptsache zu sein. Gegen die Kommissionsüberweisung haben wir nichts einzuwenden.

Abg. **Richter** (frs. Vp.): Das Reich hat nur die Aufgabe des militärischen Schutzes der Kolonien, die wirthschaftliche Erschließung muß Sache der Privatgesellschaften sein. Jetzt wollen wir in den Kolonien Eisenbahnen bauen, wie wir sie bei ähnlichen Vorbedingungen in Deutschland selbst niemals bauen würden. (Sehr richtig! links.) Wo wirklich etwas zu holen ist, da ist auch das Privatkapital gern bereit, Bahnen zu bauen. (Sehr richtig! links.) Die Behauptung, daß der Eisenbahnbau die Seuchengefahr vermindere, ist in dieser Allgemeinheit falsch, man hat vielfach direkt die gegentheilige Beobachtung gemacht. 250 Millionen für Bahnen in den Kolonien wollen Sie bewilligen, aber für den Mittellandkanal halten Sie die Taschen zu. (Sehr gut! links.) Was das Missionswesen anlangt, so ist es mir sehr zweifelhaft, ob die Verquickung mit der politischen Kolonialpolitik nicht überhaupt den Missionen sehr schädlich ist. Die Missionsthätigkeit war da, lange ehe es Kolonien gab. Wenn das Centrum das jetzt berücksichtigt und seine Konsequenzen daraus zieht, so ist das nur zu billigen. (Beifall links.)

Abg. **Stockmann** (Reichsp.): In der Denkschrift steht ausdrücklich, daß in den Distrikten, durch die die Bahn geht, der Kaffeebau ausgezeichnet florirt, der Bezirk, in dem der Kaffeebau aufgegeben ist, ist der von Mangani, aber durch diesen geht die Bahn nicht. Jedenfalls würden wir den Kaffeebau in den Distrikten, wo er florirt, vernichten, wenn wir die Fortsetzung der Usambara-Bahn nicht bewilligen. Der Abg. Richter scheint gar nicht zu wissen, wohin die Centralbahn gehen soll. Die Centralbahn soll sich doch gabeln, die eine Strecke soll nach dem Tanganika-See, die andere nach dem Viktoria-Nyanza-See gehen. Dort stehen große Interessen für uns auf dem Spiele. Wenn dort nichts zu holen wäre, würde doch wohl der Kongostaat nicht die 900 Kilometer lange Bahn vom Kongo nach dem Viktoria-Nyanza-See bauen wollen. Wenn die Leute vom Kongostaat aber eine so große Strecke für rentabel halten, muß doch unsere kurze Strecke erst recht rentabel sein. Wenn die Verbindung der Küste hergestellt ist, wird sich der Plantagenbau schon einstellen.

Abg. **Dasbach**: Ich muß mein Erstaunen darüber ausdrücken, daß man uns von der schlechten wirthschaftlichen Lage von 1898 erst Mittheilung gemacht hat, nachdem wir die Bahn gekauft haben. In Deutschland werden nothwendige, der Landwirthschaft nützliche Bahnen nicht gebaut, weil wir kein Geld haben, da haben wir doch erst recht keine Ursache, unser theures Geld nach Afrika zu schicken.

Abg. Dr. **v. Siemens** (freis. Ver.): Ich halte mich für verpflichtet, auch heute darzulegen, weshalb ich für die afrikanische Centralbahn eine große Neigung, ich möchte fast sagen, eine gewisse Begeisterung hege. Ich habe schon auf diesem Standpunkt gestanden, als ich in den Jahren 1895 und 1896 die Verhandlungen über diese Bahn geführt habe. Im Gegensatz zu dem Kolonialdirektor meine ich nicht, daß es sich hier um eine bloße Stichbahn handelt, ich glaube, damit werden wir nicht auskommen. (Hört! hört!) Die Bedenken, die gegen die Bahn geäußert sind, und die dahin gipfelten, daß eine Bahn nur dann gebaut werden dürfte, wenn die Verzinsung momentan garantirt sei, schätze ich nicht besonders hoch. Wenn man stets von diesem Grundsatz ausgegangen wäre, würden viele deutsche Bahnen nicht gebaut sein. Ich verweise hierbei nur auf ein Unternehmen aus aller nächster Nähe. Die Berliner Stadtbahn giebt auch heute noch nicht eine Rente für das Kapital, das sie gekostet hat und doch wird wohl jeder davon überzeugt sein, daß es sich hier um ein sehr nützliches Unternehmen handelt. Das Argument des Herrn Dasbach ist also nicht maßgebend, ebenso wenig wie das, daß das Klima dort so ungeheuer gefährlich ist. In großen Fragen, wo es sich um das Wohl der ganzen Nation handelt, kann es auf die Gesundheit einzelner Personen nicht in dem Maße ankommen (Widerspruch bei den Sozialdemokraten), besonders nicht, wenn sie freiwillig dorthin gehen. Ich stehe auf dem Standpunkt, den Herr Bebel einmal als die eines phantastischen Gymnasiasten, eines Quartaners, bezeichnet hat. Und ich bin stolz darauf. Ich

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg

glaube, daß ich die Erfolge, die ich in meinem Leben errungen habe, wesentlich dem zu verdanken habe, daß ich mein Leben lang auf dem Standpunkt eines Gymnasiasten, eines Quartaners, gestanden habe, der sich begeistern läßt für große Dinge und nicht immer nur auf die augenblicklichen Dinge blickt. Die Macht, die heute ein Staat in Europa ausübt, hat nicht mehr die Bedeutung, wie sie sie vor 30 oder 50 Jahren hatte. Ein Staat, der vor 30 oder 50 Jahren die Herrschaft in Europa besaß, der beherrschte die Welt. Dieser Standpunkt aber ist heute längst aufgegeben und müßte aufgegeben werden bei den großen politischen Erfolgen der Neuzeit. Jetzt suchen alle Nationen sich zusammenzuschließen zu einem großen wirthschaftlichen Ganzen. Sehen Sie auf die Vereinigten Staaten und auf Rußland. Grade die Vereinigten Staaten sind in einer ganz besonders günstigen Lage. Sie können die Produkte der tropischen und subtropischen Gegend verwenden, und auch die Fabrikate der gemäßigten Zone stehen ihnen zur Verfügung. Auch in England herrscht seit Langem schon das Bestreben, alle Kolonien zu einem wirthschaftlichen Ganzen zusammenzufassen und ein Greater Britain zu schaffen. Disraeli, Rosebery, Chamberlain, alle diese sind Apostel dieser Theorie. Es ist dies freilich außerordentlich schwer für die Engländer, weil sie von den Küsten aus in das Innere des Landes vordringen müssen. Ein Etabliren von Zollgrenzen im Innern des Landes ist immer schwierig. Hieraus erklärt sich auch der Wunsch der Engländer, möglichst große Gebiete zusammenzufassen und die Vorbereitung hierzu ist auch der einzige Grund für das Unternehmen in Süd-Afrika. Ohne diesen Grund wäre der Krieg eine Narrheit gewesen, die kein vernünftiger Mensch verstehen würde. Diese Argumente werden Sie bei der Beurtheilung der Kolonien zu beachten haben. Wir sind aus unserem wirthschaftlichen Beharrungszustande herausgetreten. Bis in das siebenziger Jahrzehnt hinein waren wir in diesem Beharrungszustande geblieben. Die deutsche Landwirthschaft war damals noch im Stande, den Bedarf des Inlandes zu decken. Erst seit der großen Zollreform von 1878 sind wir in die jetzige Entwickelung eingetreten. Es ist ein Irrthum der Konservativen, wenn sie die Schuld an dieser Entwickelung dem Grafen Caprivi zuschreiben zu müssen glauben. Graf Caprivi hat nur die Konsequenz aus dem gezogen, was Fürst Bismarck zusammen mit der konservativen Partei im Jahre 1878 begonnen hat. (Widerspruch und Lachen rechts.) Sie können lachen, so viel Sie wollen; das rührt mich gar nicht. Diese Schutzzollpolitik, die wir 1878 begonnen haben, hat die ungeheure Entwickelung unserer Industrie zur Folge gehabt. Ich glaube, daß die Landwirthschaft in der Entwicklung, die wir sonst auf allen Gebieten genommen haben, sowohl wissenschaftlich wie technisch zurückgeblieben ist (Widerspruch und Lachen rechts). Hoffentlich wird sie sich anstrengen, um das nachzuholen. Augenblicklich ist die Situation die, daß wir daran denken müssen, daß wir einen Anstoß schaffen müssen für unsere industriellen und kommerziellen Kräfte. Und deshalb brauchen wir Kolonien und müssen wir diejenigen Schritte thun, die zur Entwickelung der Kolonien erforderlich sind.

Nun hat man gefragt, warum denn die Deutsche Bank sich von der ostafrikanischen Centralbahn zurückgezogen habe. Als sich die Deutsche Bank im Jahre 1896 an die Staatsregierung mit ihren Vorschlägen wandte, da war die englische Bahn nach Mombassa noch nicht fertig gestellt. Die Verhandlungen wurden geführt mit dem Kolonialdirektor Kayser, der krank war; nach seinem Ausscheiden kamen sie ins Stocken, weil sein Nachfolger weniger Werth auf die Entwickelung Ostafrikas als auf die Entwickelung von Süd-Westafrika legte, und die Frage wurde erst wieder aufgeworfen auf Veranlassung meines Freundes Oechelhäuser zu einer Zeit, als die englische Bahn nach Mombassa bereits im großen Ganzen gebaut war und die deutsche Nation schon angefangen hatte, ihre Mittel nach einer anderen Richtung zu konzentriren. Im Jahre 1896 konnten wir vor die Nation hintreten und ihr sagen: Wir schlagen dir vor, deine Mittel zu den und den Bedingungen — es handelte sich um eine 3½proz. Garantieleistung — zu investiren. Im Jahre 1899, wo die große industrielle Bewegung angefangen hatte, wo der Zinsfuß stieg, da konnte man das der Nation nicht mehr sagen, und das, was im Jahre 1896 sehr leicht erreichbar gewesen wäre, war im Jahre 1899 nicht mehr erreichbar. Aber daraus darf man nicht folgern, daß irgend einer der Männer, die an den Verhandlungen von 1896 betheiligt waren, jetzt die Centralbahn für unvernünftig hielte. Nach wie vor sind diese Personen überzeugt, daß eine solche Bahn nothwendig ist. (Zuruf des Abg. Richter: Nur nichts riskiren!) Wir stehen nicht auf dem Standpunkt, den uns die konservative Partei zuweist, daß wir kleine Spekulanten und Börsenjobber wären. Wir haben den Standpunkt, daß wir die Lenker des Unternehmungsgeistes der Nation sein sollen. (Lachen bei den Soz.). Wir haben unsere Existenzberechtigung so gut wie andere Leute. (Lachen bei den Soz.) Wir haben unsere Existenzberechtigung bewiesen, was Sie (zu den Soz.) noch nicht gethan haben. Was wir thun wollen, ist, daß wir der Nation gewisse Wege zeigen. Die wenigen hundert Millionen kommen nicht in Betracht den Milliarden des Nationalvermögens gegenüber, um die es sich handelt, wenn neue Wege eingeschlagen werden. Wenn wir die Centralbahn nicht weiter verfolgt haben, so liegt das an der Entwickelung, die die Nation in den letzten Jahren genommen hat. Daß aber die Bahn gebaut wird und daß sie eine Nothwendigkeit ist, davon bin ich absolut überzeugt. So gut wie die von Rhodes geplante Bahn vom Süden zum Norden Afrikas gebaut werden wird (Lachen) — sie wird gebaut werden — so gut wird auch die ostafrikanische Centralbahn gebaut werden. Vor 60 Jahren haben alle sächsischen Philister erklärt, daß die Bahn von Leipzig nach Dresden unmöglich sei, und jetzt erklären andere Philister, daß die Rhodessche Bahn unmöglich sei. (Lachen bei den Sozialdemokraten und Konservativen.) Man sagt, man wüßte nicht, wie viel die Bahn kosten würde. Kürzlich ist der Bericht des englischen Beamten erschienen, der den Bahnbau nach Mombassa ausgeführt hat. Ich glaube mich nicht zu irren, wenn ich behaupte, daß die Kosten dieser Bahn ungefähr 55 000 Mk. für das Kilometer betragen. Danach können wir die Kosten der Centralbahn annähernd berechnen. Sie brauchen sich meines Dafürhaltens vor dem Risiko dieser Bahn nicht zu fürchten, wenn Sie es überhaupt für nothwendig halten, daß wir Kolonien haben und behalten. Meiner Ansicht nach ist periculum in mora. Sie haben alles Interesse, bald A zu sagen, damit Sie B, C und D überhaupt noch sagen können. (Beifall.)

Abg. **Dr. Hasse** (nl.): Wir werden für Ueberweisung der Position an die Budgetkommission stimmen und werden dort Gelegenheit nehmen, auf die Sache näher einzugehen. Ich möchte heute nur betonen, daß die Linke es am meisten zu bedauern haben wird, daß Herr Richter durch Herrn v. Siemens kompensirt ist. (Heiterkeit.) Herrn Kollegen Bebel gegenüber bemerke ich, daß mein Freund Dr. Hans Meyer sich zwar gegen die Centralbahn, aber für sogenannte Stichbahnen an der Küste ausgesprochen hat.

Abg. **Bebel** (Soz.): Der Abg. v. Siemens hat einen kühlen rechnerischen Kopf bewiesen, wie es kaum ein Quartaner fertig bekommt. (Heiterkeit.) Die Aktionäre der Deutschen Bank werden über diesen Quartaner-Enthusiasmus nicht sehr erbaut sein. (Heiterkeit.) Nachdem wir nun aus dem Munde des Herrn v. Siemens gehört haben, wie nothwendig der Bau einer Centralbahn ist, haben wir doppelte Veranlassung, uns in Acht zu nehmen. Er selbst hält seine vollen Taschen zu und muthet anderen Leuten zu, das Geld zu geben. Wenn ich sehe, daß die Deutsche Bank sich an kolonialen Unternehmungen betheiligt, dann werde ich vielleicht auch mal in meiner Ansicht wankend. (Beifall bei den Sozialdemokraten.)

Unterstaatssekretär **Frhr. v. Richthofen**: Als ich 1896 mein Amt übernahm, waren die Vorarbeiten für die Bahn noch nicht genug gefördert. Dazu kam, daß die Banken weitgehende Zinsgarantie verlangten. Sie verlangten eine Zinsgarantie von 3 Prozent und außerdem eine gewisse Gewinnsicherung, wenn ich nicht irre von 20 Prozent, während das Reich für ein etwaiges Defizit aufkommen sollte. Deshalb konnte ich damals mit einer Forderung nicht an das Haus herantreten. Die südwestafrikanische Bahn war ohne Vorarbeiten möglich, während für die ostafrikanischen Bahnen zunächst die Vorarbeiten beendet werden mußten. Jetzt sind sie so weit gefördert, daß man an die Sache herantreten kann. Im Uebrigen kann ich den Schlußfolgerungen des Herrn Abg. von Siemens vollständig beitreten. Auch die Kongobahn hat sich ja sehr rentiert. Ich bin auch überzeugt, daß ohne Bau der Bahnen eine wirthschaftliche Hebung unserer Kolonien nicht möglich ist.

Abg. **Dr. Oertel** (kons.): Wir sehen in den Bankiers nicht, wie Herr v. Siemens meinte, kleine Jobber, sondern zum Theil sehr ehrenwerthe Leute, zum Theil aber auch recht große Jobber (Heiterkeit). Nicht schön ist es, der deutschen Landwirthschaft nachzusagen, sie habe es an technischen Erfolgen fehlen lassen. Dieser Standpunkt ist nicht der eines Quartaners, sondern der eines Sextaners (Heiterkeit). Herr v. Siemens meint, Graf Caprivi habe nur die Konsequenzen der Bismarckschen Wirthschaftspolitik gezogen. Ich glaube, wenn die beiden Herren noch am Leben wären und morgen die Zeitung lesen würden, sie wären überrascht über diesen Ausspruch. Herr v. Siemens hat sich in diesem Punkt wie in so vielen anderen Punkten geirrt.

Abg. **Dr. v. Siemens** (fr. Vg.): Ich halte es aufrecht, daß die Landwirthschaft der industriellen Bewegung, die mit dem Jahre 1878 begann, nicht gefolgt ist. Ich verweise nur auf die bekannte Rede des Professors v. Delbrück.

Abg. **Dr. Oertel**: Die Rede Delbrücks spricht doch nicht gegen, sondern für mich. Im Uebrigen hat uns Herr v. Siemens indirekt zugegeben, daß die deutsche Landwirthschaft im Stande ist, ihren Bedarf an Getreide zu decken. Ich werde mich bei passender Gelegenheit auf keinen geringeren Kronzeugen berufen, als auf den „Agrarier" Herrn von Siemens. (Heiterkeit.)

Hiermit schließt die Debatte.

Nach einer persönlichen Bemerkung des Abg. Richter wird der Titel „Betriebsausgaben für die bestehenden Eisenbahnen" bewilligt.

Die Forderungen für die Usambarabahn und die Bahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro werden entsprechend dem Antrage des Abg. Richter an die Budgetkommission verwiesen.

Nächste Sitzung: Donnerstag 1 Uhr: Fortsetzung der heutigen Berathung, Eisenbahnetat, Antrag Münch-Ferber betr. die Errichtung deutscher Handelskammern im Auslande.

Schluß 5¾ Uhr.

Verantwortlicher Redacteur Felix v. Eckardt,
Druck u. Verlag der Badischen Landeszeitung G. m. b. H. in Karlsruhe.

Sternenfels,
Oberamts Maulbronn.

Gebäude-Verkauf

Infolge Neubaues eines geräumigeren Schulhauses wird das seitherige Schulhaus entbehrlich u. kommt deshalb
Montag den 19. Februar d. J.,
mittags 12½ Uhr,
auf dem Rathaus zu Sternenfels unter günstigen Zahlungsbedingungen im öffentlichen Aufstreich zum Verkauf und zwar: 763.2.2

Geb.-Nr. 13 — 1 ar 35 qm: Ein 2stück. Wohnhaus mit Balkenkeller, der Sockel und der erste Stock von Stein, sonst Riegelwerk, welches vornen mit Schiefer verkleidet ist;
96 qm Hofraum, worauf ein freistehendes Abtrittgeb. errichtet ist.

Das Gebäude ist in gut m. baulichem Zustande und enthält 2 Säle, 8 m lang, 7,80 m breit, u. 8 m lang, 7 m breit, sodann 3 heizbare und 2 unheizbare Zimmer und großen Bühnenraum, Wert 2,000 M.

Das Gebäude befindet sich mitten im Ort und eignet sich zum Betrieb eines **kaufmänn. Geschäfts, einer Cigarren-Fabrik od. sonst. Gewerbebetriebes ꝛc. Die erforderl. Arbeitskräfte wären hier und aus der nächsten Umgebung zu bekommen.**

Zum Ort Sternenfels, welcher sich in schöner Lage befindet, führen 5 Straßen und es herrscht im Ort ein reger Verkehr.

Von dem Anwesen kann jeder Zeit Einsicht genommen werden und wolle man sich hiewegen an den Ortsvorsteher oder den Gemeindepfleger wenden. Kaufsliebhaber sind freundlich eingeladen. Auswärtige Kaufsliebhaber wollen sich am Verkaufs-Tage mit Vermögenszeugnissen neuesten Datums ausweisen.

Den 3. Februar 1900.

Gemeinderat.
Vorstand Schweitzer.

9.153.90

Feinstes dunkles
Culmbacher Exportbier
für Rekonvaleszente, Magenleidende, Wöchnerinnen ꝛc. ꝛc.
in ½ und ½ Flaschen, sowie in Gebinden empfiehlt 584.48.4
A. L. Beck,
Kaiserstraße 150. Telefon 335.
gegenüber dem Postneubau.

Filiale der Dresdner Bank in Mannheim.
Niederlassungen der Dresdner Bank:
Dresden, Berlin, London, Hamburg, Bremen, Hannover, Nürnberg, Fürth, Bückeburg, Detmold, Chemnitz.

Aktienkapital: 130 Millionen Mark. **Reserven: 34 Millionen Mark.**

Eröffnung von **laufenden Rechnungen** mit und ohne Creditgewährung, sowie von **provisionsfreien Check-Conten.**
Annahme von **verzinslichen Baareinlagen**, und von offenen und geschlossenen **Depôts.**
An- und Verkauf von Werthpapieren, fremden Banknoten und Geldsorten; Einlösung von **Coupons,** Dividendenscheinen und verloosten Effecten.
Baar-Vorschüsse auf Werthpapiere; **Discontirung** und Einzug von Wechseln, Checks etc.
Ausführung von **Börsen-Aufträgen** an allen Börsen des In- und Auslandes, insbesondere in Frankfurt a. M., Berlin und London, bei letzteren Plätzen **durch unsere eigenen Niederlassungen.**
Vermiethung von Tresorfächern (Safes) unter Selbstverschluss der Miether in feuerfestem Gewölbe.
Aufbewahrung und Verwaltung von Werthpapieren und **Versicherung** verloosbarer Effecten **gegen Coursverlust** bei unserer eigenen Versicherungsabtheilung; Ausstellung von **Checks, Tratten** und **Creditbriefen** auf die Verkehrsplätze in allen Welttheilen. Einräumung von überseeischen Rembourscrediten auf London etc. 128.26.19

Mieter- und Bauverein Karlsruhe,
e. G. m. b. H.

Am **Sonntag den 18 Februar d. J., vormittags 10 Uhr,** findet im **Apollo-Theater** (Marienstraße) die **ordentliche Generalversammlung** mit folgender Tagesordnung statt: 90.-2.2
1. Bericht des Vorstandes mit Vorlage der Bilanz, Gewinn- und Verlust-Rechnung, welche inzwischen auf unserm Bureau, Germaniastraße Nr. 3, eingesehen werden kann;
2. Bericht des Aufsichtsrats mit Antrag auf Entlastung des Vorstandes und Aufsichtsrats;
3. Nachtrag zu § 11 und Aenderung von § 13 u. § 33 des Statuts;
4. Vorschlag zur Verteilung des Reingewinnes;
5. Ausschluß säumiger Mitglieder;
6. Antrag auf Erhöhung des Anlehenshöchstbetrags;
7. Wahl von 6 Aufsichtsratsmitgliedern;
8. Behandlung etwa noch rechtzeitig einlaufender Anträge.

Der Zutritt ist nur Mitgliedern gegen Vorzeigung der Mitgliedskarte oder Quittungsbuchs gestattet.

Karlsruhe, den 10. Februar 1900.

Der Vorstand:
Delisle. Frühauf. Schill.

Deutsche Stimmen.
Halbmonatsschrift für Vaterland und Denkfreiheit.
Erscheint den 1. u. 15. jeden Monats in der Stärke von 2 Bogen Oktav.
Herausgeber: **Dr. W. Johannes** in **Köln.**
Inhalt des letzten Heftes:
Zur Lage. (Der Burenkrieg. Gegner der Flottenvermehrung. Lex Heinze. Nationalliberale Organisation in Bayern. Konfessionelle Hetze in der badischen Volksschule.)
Ueber die Deckungsfrage der Flottenvergrößerung. Von Rechtsanwalt **Dr. Eugen Böninger.**
Giordano Bruno zum Gedächtnis. Von Professor **Dr. O. Külpe.**
Die deutsche Reiterei und die strategische Aufklärung im Hinblick auf die Lehren des Burenkrieges. Von Hauptmann **Brand.**
Die geistige Freiheit des Lehrerstandes. Von **P. Schaper.**
Der wissenschaftliche Charakter der katholischen Kirchengeschichte. Von **D. Lic. L. K. Goetz.**
Das Bürgerliche Gesetzbuch und die Haftpflicht der Eisenbahn. Von **Cl. Batavus.**
Vermischte S. (Zur Frage der Internate und Externate.)
Abonnement im Buchhandel oder bei der Post (Zeitungs-Preisliste 1949a). vierteljährlich 1.50 Mark.
Einzelnummer 30 Pfg. 929.1

Dampfbäder,
Halbbäder,
kalte Abreibungen,
Massage, 65.—.57
Elektrisch-Lichtbäder,
kohlensaure Bäder,
Fango-Behandlungen,
60 Wannenbäder
1ter, 2ter, 3ter Klasse.
Friedrichsbad
136 Kaiserstrasse 136.

Hafer, Saathafer, Haferschrot, Maisschrot, Hühnergerste, württemberger Haecksel, Melassetorfmehlfutter, Kleie, Trockentreber, Leinmehl Stopfwelschkorn, 251.—6 Heu, Stroh u. Torfstreu, Torfmull, Holzwolle, Spreu,
empfiehlt
Carl Baumann,
Akademiestrasse 20, Karlsruhe.

D. W. Windecker,
Möbeltransportgeschäft, gegr. 1884
24 Zirkel 24
(früher Stephanienstraße 47).
Aufbewahrung ganzer Hauseinrichtungen. Verpackung von Glas, einzelner Möbel, Kunstgegenständen ꝛc. ꝛc.
Um Irrthümer zu vermeiden, bitte auf Vornamen und Wohnung zu achten. 161.52.38

½ **Dz. Herrenhemden,**
Madapolam m. lein. Einsätzen,
in allen Weiten franco M. 18.— und 21.— versendet 762.6.1
Gustav Oberst,
Aussteuer- u. Wäsche-Geschäft,
Karlsruhe.

Zur Ballsaison
empfiehlt
feinsten Reisblumen- und Fettpuder
in **weiß, rosa** und **gelb,**
Haarpuder
Gold, Silber u. Diamant,
sowie sämtliche Sort. n
Race- und Teintschminken, Puderdosen u. -Quasten.
Luise Wolf Wwe.,
4 Karl-Friedrichstr. 4.
Niederlage sämtlicher Erzeugnisse von **F. Wolff & Sohn.** 876.2.1

Bau-Artikel-Fabrik A. Siebel, Düsseldorf
A. Siebel's Patent-Asphalt-
Blei-Isolirung
Grundmauern.
feuchte Keller.
nachträgliche Isolirung,
künstliche Teiche,
Holzcementdächer
376.10.7

FAY's
ächte Sodener Mineral-Pastillen
sind das wirksamste Mittel gegen Husten, Heiserkeit, Katarrh, sowie alle Reizungen der Athmungs-Organe. 349.7.3
Für nur 85 Pfg. per Schachtel zu erhalten in allen Apotheken und Drogerien, Mineralwasser-Handlungen etc. etc.

Gesucht
von einer deutsch-engl. Familie in London zur Stütze der Hausfrau ein
Fräulein
gesetzten Alters, evangl., Kenntnis des Englischen erwünscht, doch nicht erforderlich. Anfangsgehalt Mark 500—. Angebote mit Photogr. und Angabe bisheriger Thätigkeit unter Chiffre **F. 484** an **Haasenstein & Vogler, A.-G., Karlsruhe.** 814.3.