

Werbung
 Die Wundere...
 Die Wundere...
 Die Wundere...

Dresdner Nachrichten

Beste Stoffe, gediegene Arbeit, solide Preise.
Meyer's Konfirmanden-Anzüge.
 Schlafrock-Meyer, Frauenstr. nur 7

Photographische Apparate
 in reicher Auswahl bei
Emil Wünsche
 Aktienges. f. phot. Industrie
 Moritzstr. 20
 (Ecke Gieselerstr.) Nähe
 König-Johannstrasse)
 Fabrik: Reich bei Dresden.
 Filialen:
 Leipzig, Berlin, Frankfurt a. M.,
 Breslau, München, Hamburg,
 Bismarckstr. 1. B.
 Pracht-Katalog
 auf Verlangen.

Kindermilch nach Prof. Dr. Backhaus
 ist der beste Ersatz für
Muttermilch.

Gustav Seyler, Kolonialwarenhandlung,
 Lotteriekollektion.
 Schillerstrasse No. 65 Dresden Schillerstrasse No. 65.
 Annahme von Inseraten und Abonnements
 für die „Dresdner Nachrichten.“

Grands vins de Champagne
De St. Marceaux & Co., Reims
 durch den Weinhandel zu beziehen.

Würmer bei Kindern und Erwachsenen, wie Maden-, Spul- und Bandwürmer, beseitigt man am besten mit den berühmten **Medizinrath Dr. Küchenmeister's Königl. priv. Salomonis-Apotheke** **Wurmpräparaten.** Alleinverkauf für Sachsen: **Dresden-A., Neumarkt 8.**

Nr. 44. Spiegel: England und Amerika. Hofnachrichten, Bergarbeiterbewegung, Bundesrat, Reichstag, Bitterung: **Donnerstag, 15. Februar 1900.**

England und Amerika.

Was der frechste Krieg in Südafrika den Engländern bis jetzt gekostet hat, unmittelbar an Gut und Blut und mittelbar an Verlust von Ansehen nach innen und außen, sowie an Einbuße von weltwirtschaftlichen Vorteilen und Besitzständen, ist ganz ungeschätzt. Es ist interessant, wenn man alle die direkten und indirekten Folgen des südafrikanischen Krieges betrachtet für die englische Nation einmal in geschlossener Reihe Revue passieren läßt; man kann dann um so nachhaltiger erkennen, in welcher ein abgrundtiefes Abenteuer der trotz alledem noch unumwundene Chamberlain Land und Volk gestürzt hat.

An Geldkosten ist den Engländern bis jetzt etwa eine Milliarde Mark erwachsen; dazu kommen die vielen Tausende an Toten, Verwundeten und Gefangenen. Die politischen Wirkungen im Innern bestehen, abgesehen von dem drohenden „Joch des Militarismus“, in der Ueberleitung der Geschäftsführung in die Hände jenes unheilvollen Klüngels, für den der Name Chamberlain bezeichnend ist; die ehemals delikate Auffassungswelt Lord Salisbury's hat bedingungslos das Joch schmerzen müssen und der auf den Gassen tobende chauvinistische Wöbel ist jetzt in ganz Albion Herr der Lage. Auf der anderen Seite ist der Widerstand der Iren gegen die englische Unterdrückungsherrschaft zu neuem Leben erwacht; „Home Rule“, das Schlagwort für die irische Selbstständigkeit in politischer und verwaltungsrechtlicher Hinsicht, ist aus der Versenkung wieder emporgetaucht, und die neu aufgenommene Agitation nach dieser Richtung muß den Engländern um so gefährlicher und unheilvoller vorkommen, je mehr sie sich, wie es ganz den Ansehen hat, in gesetzlichen Schranken zu halten entschlossen ist. Gewalt berechtigt zur Entgegnung mit Gewalt; wenn aber die Iren ihre ganze fürchterliche Energie in geistliche Formen gießen, so sind sie wohl im Stande, auch dem Ranne mit der in Rommondensicht gebliebenen Stimme, dem fastblütigen Unheilsherren Chamberlain, den Kopf heiß zu machen.

wurfschwere Ja und Amen sagte und auf alle Rechte aus dem vorgezeichneten Vertrag schlang ohne jede Gegenleistung Amerikas verzichtete. Allerdings ließ sich England gewissermaßen der Schämigkeit halber von Amerika das gleichzeitige Versprechen geben, daß der Kanal auch ferner „neutral“ bleiben solle. Ob aber die Londoner Staatsmänner wohl im Ernst daran glauben, daß die Amerikaner sich in kritischen Zeiten an eine solche papieren Bestimmung irgendwo halten werden, nachdem sie sich einmal des lästigen englischen Mitüberwachungsrechts in aller Form entledigt haben? Bezeichnender Weise erhebt die „gelbe“ (d. h. imperialistische) Presse Amerikas schon jetzt einschüderlichen Einspruch gegen die Neutralisierung des Kanals und erklärt neuerdings, daß Amerika eine solche Wasserstraße keinesfalls aus der Hand geben könne; es sei auch hier der Grundgedanke „Amerika den Amerikanern“ anzunehmen und die Vereinigten Staaten in jedem Falle sich das Recht vorbehalten, den Kanal nach Belieben militärisch zu besetzen. Falls England sich dem widerstehe, müsse über den Widerbruch einfach zur Tagesordnung übergegangen und die Befestigung des Kanals gegen den Willen Englands vorgenommen werden. Nach derartigen Stimmungsäußerungen zu schließen, erscheint es sehr wohl möglich, daß der amerikanische Kongreß die englische Selbstauslieferung überhaupt nicht annehmen geruht, falls man in London nicht auch noch die Einwilligung in das amerikanische Befestigungsrecht in den Kauf giebt.

St. eine so unfreundliche, geradezu schandige Behandlung Englands schon von Seiten der angeblichen Freunde der Engländer in Amerika möglich, so darf man sich vollends nicht wundern, wenn in den bürokratischen Rundergeungen desjenigen Teiles des amerikanischen Volkes, der von der ganzen Angelegenheit nicht einmal dem Namen nach etwas wissen will, ein noch weit schärfer accentuierter direkt englandfeindlicher Geist zum Ausdruck kommt. Es geht ein förmlicher Sturm der öffentlichen Meinung zu Gunsten der Buren durch das Land, und da die amerikanische Bevölkerung jedenfalls das eine Gute hat, daß sie die Regierung zu einer sorgfältigen Beachtung des nationalen Willens zwingt, so hat man auch in Washington bereits entsprechende offizielle Seiten aufgezogen, im ausgesprochenen Gegensatz zu den Wünschen Englands. Wirklich vollstän dig wird das englisch-amerikanische „Freundschaftsbündnis“ durch den jüngsten Senatsbeschluß zu Gunsten der Buren, dessen politische Bedeutung man dadurch nicht aus der Welt schafft, daß man die Annahme des Beschlußentwurfes auf „unvorhergesehene Zufälligkeiten“ zurückzuführen sucht. Die Engländer mügen sich nur gefälligst der Begründung erinnern, die seiner Zeit bei der Einbringung dem jetzt angenommenen Antrage zu Teil geworden ist. Der Antragsteller erklärte damals im Senat zu Washington, das amerikanische Volk stünde seiner großen Mehrheit nach auf Seiten der Buren. Der Krieg, den England im Dienste einiger Geldspekulanten gegen das Burenvolk begonnen habe, sei der schwerste Schlag, der in diesem Jahrhundert gegen die Freiheit geführt worden sei. Im gleichen Sinne äußerten sich mehrere andere Senatoren.

Kostenanschlags um 300,000 Mk. erklärt sich durch die geringeren Eisenpreise. Wenn die Nambara-Bahn bisher keine größere Rentabilität erlangt hat, so liegt das daran, daß der Kaffeebau unter einer Dürre, deren sich die bekanntesten Leute nicht zu entziehen vermögen, gelitten hat. Lebensfalls ist nach kompetenten Zeugnissen der Boden in Nambara für den Kaffeebau sehr geeignet. Im Zusammenhang mit der Dürre hat vorübergehend auch die Qualität des Kaffees gelitten, jedoch die ostafrikanische Gesellschaft nur 48 Btg. für das Pfund löste; neuerdings, für die letzte Ernte, ist aber der Preis wieder auf 78 Btg. gestiegen, wie im ersten Jahre. Und bei den neuesten mehrfachen Einrichtungen, sowie in Folge der Anschlußbahn, ist mit Sicherheit eine weitere Preissteigerung zu erwarten. Er hätte also hier Abstriche nicht vorzunehmen. Die sogenannte Centralbahn ist in Wirklichkeit eine Stichbahn von der Küste aus, die von allen sich dafür interessierenden Kreisen für dringend notwendig gehalten wird. Abg. Richter (freil. Volksp.) Die Interessenten sollten doch das Geld selber aufbringen; diese Bahnen seien so wenig ausbaufähig, wie nur je eine Bahn sein könne. Man spreche von dem Erlöse aus dem Kaffee, frage aber nicht, was den Unternehmern der Kaffee kostet. Dabei werde er annehmend außerordentlich billig auf der Bahn besördert. Der Transport soll 6000 Tonnen im letzten Jahre betragen und nur 7000 Mk. eingebracht haben, also 1/6 Mk. pro Tonne. Die Centralbahn soll nur eine Stichbahn sein, diese Stichbahn soll uns aber 12 Mill. Mk. kosten. Zu ihren Gunsten wird gesagt, daß in den betreffenden Gebieten der Plantagenbau ausgedehnt sei, aber es seien doch noch gar keine Plantagen da. (Weiterfeit.) Abg. Graf Arnim (Reichsp.) tritt für die Forderung ein. Eine Bahn, die wie die Nambara-Bahn im ersten Jahre 2000 Mk. Ueberdies gebracht habe, was man nicht von jeder unserer Eisenbahnen sagen könne, dürfe man doch nicht gleich unrentabel nennen, wenn vorübergehend ungenügende Verhältnisse eintreten. Die Centralbahn sei gleichfalls durchaus ausbaufähig und im Interesse der Zukunft notwendig. Abg. Freie (freil. Volksp.) beklagt die unzureichende Berücksichtigung der betreffenden Staat-Titel an die Kommission. Mit Hoffnungen und Idealen allein könne man eine Kolonialpolitik nicht treiben. Wenn der gegenwärtige Preis für Nambara-Kaffee mit 75 Btg. angegeben werde, so scheint ihm das doch etwas hochgegriffen. Ihm und seinen Freunden stehen augenblicklich die Notwendigkeiten im Vordergrund, und deshalb müßten sie mit Geldbewilligungen, wie sie hier in Frage ständen, vorsichtig sein. Abg. Bebel (Soz.) erklärt sich entschieden gegen die vorliegenden Staat-Titel. Abg. Dasbach (Cent.) protestiert gegen den Vorwurf unangelegentlich Spontaneitätspolitik, den der Kolonialdirektor erhoben habe; es handle sich hier um Geld der Steuerzahler, und da müsse man vorsichtig sein. Kolonialdirektor v. Bucha bittet nochmals um Bewilligung. Von dem fleischlichen Standpunkte der Abgeordneten Richter und Dasbach aus wären wir nie zu Kolonien gekommen; wer etwas erreichen will, muß auch etwas wagen. Abg. Graf Stolberg (kons.) befreit, daß das Haus im Vorjahre über den Werth der Nambara-Bahn getrachtet worden sei. Seine Freunde hätten schon im Vorjahre erklärt, sie müßten, daß der Kaufpreis ein höherer sei, und stimmten dem Antrage nur zu, weil sie die erste deutsche Bahn in Afrika nicht abstoßen lassen wollten. Abg. Richter (freil. Volksp.) erwidert dem Kolonialdirektor, zur Zeit des letzten Jahres seien alle wirtschaftlichen Ausgaben in den Kolonien den Gesellschaften überlassen geblieben, heute solle das Reich Bahnen in Afrika bauen, die es in Deutschland selbst niemals bauen würde wegen ihrer Ausichtslosigkeit. Was wirklich etwas zu verdienen sei, da stelle sich wohl auch das Kapital ein. J. V. bei dem Bahnbau in Schantung. Den wichtigsten Kanal in Preußen lehnen die Herren von der Rechten ab, aber eine solche Bahn in Afrika wollen sie ganz gern bauen. Abg. Stöckmann (Reichsp.) plädiert für Bewilligung der Bahn und erörtert namentlich die Verkehrsausichten, die die Stichbahn von Dar-es-Salaam aus eröffne, sobald sie erst einmal mit Centralbahn mit Verzweigungen von Tabora aus, einerseits nach dem mächtigen Victoria-Nyassa, andererseits nach Uchichiki am Tanganika, ausgetastet sei. Abg. Dr. v. Siemens (freil. Ver.) kann den Standpunkt Dasbach's, daß man Bahnen nur bauen dürfe, wenn sie sofort Rentabilität verzeihen, nicht als zureichend anerkennen. Auch bei uns habe man viele Bahnen gebaut, bei denen man auf sofortige Rentabilität nicht rechnen dürfe. Alle Länder seien heutzutage befrucht, fast unabhängige große Wirtschaftskreise zu schaffen und ihre Kolonien mit hinein zu ziehen, um alle ihre Wirtschaftskreisbedürfnisse aus eigener Produktion zu befriedigen. Dieses Zusammenfallen sei auch der letzte Grund des Vorgehens Englands gegenüber Transvaal, welches sonst geradezu eine Nothwendigkeit sein würde. Auf dem Wege eines solchen Zusammenfassens seien auch wir seit 1878. Auch die Caprivische Politik habe dem gebietet und sei nur eine Fortsetzung der Bismarck'schen Politik gewesen. (Wochen rechts.) Vor 60 Jahren habe jeder Bahnläufer erklärt, die Bahn Leipzig-Dresden könne nie rentieren, und heute lagen alle Bahnläufer, die Bahnen in Afrika könnten niemals rentieren. (Weiterfeit.) Trotzdem werde es eintrifft der Fall sein, und das Reich habe gut daran, das Obligo zu übernehmen, um welches es sich heute handle. Abg. Dr. Hoffe (nat.-lib.) freut sich über das Eintreten des Vorredners für die Bahnbauten in Afrika. Seine national-liberalen Freunde würden indes bereit sein, dem Antrag auf nochmalige Prüfung in der Kommission zuzustimmen. Abg. Bebel (Soz.): Nachdem Herr v. Siemens so energisch für den Bau der Centralbahn plädiert hat, ist es unbegreiflich, weshalb nicht er, hinter dem so eine mächtige Geldquelle steht, die Bahn schleunigst selbst in Angriff nimmt. (Sehr richtig.) Die Aktionäre der Deutschen Bank müßten eigentlich einen Schrei bekommen, wenn sie von diesem Quarantäne-Entschlusse ihres Direktors vernähmen, aber glücklicherweise werden sich die Aktionäre wohl bei dem Gedanken beruhigen, daß Herr v. Siemens viel zu nüchtern ist, um sich auf so vage Wünsche einzulassen und daß er sich hier nur einen Witz hat machen wollen. Unterstaatssekretär v. Richter hat in überzeugter, daß jedenfalls auch die afrikanische Süd-Nordbahn von England gebaut werden würde. Es komme einem wirtschaftlichen Aufgeben unserer Kolonien gleich, wenn wir uns in diesem Bahnbau nicht entschließen. Abg. Dertel-Sachsen (kons.) hält den deutschen Vanties vor, daß sie für unsere Kolonien nichts gethan hätten, während sie es sich allerdings hätten aneignen lassen, unter gutem deutschem Geld in großem Maße zu verputzen. (Beifall rechts.) Auf das Grundsätzliche habe sich Herr v. Siemens gerichtet, wenn er die Caprivische Politik eine Fortsetzung der Bismarck'schen genannt habe. Nach einer Auseinandersetzung zwischen Siemens und Dertel über eine

Im der auswärtigen Politik hat England eine ganze Anzahl von zweifelhaften erhaltenden Niederlagen erlitten, die sämtlich im unmittelbaren Zusammenhange mit der Erschütterung des englischen Ansehens durch die südafrikanischen Ereignisse stehen. In China hat das Londoner Kabinett nicht nur nicht den beabsichtigten Interventionsversuch gegen die neueste Befestigung des russischen Einflusses zu unternehmen gewagt, sondern sogar aus eigener Initiative in einem alten Streite mit Rußland über eine Landkonzession in Osttau den Klügeren gespielt und Leine gezogen. In Afghanistan hat England ruhig zusehen müssen, wie eine gewaltige russische Truppenmacht über Nacht vor die Thore Herats gestellt wurde, während gleichzeitig Persien den letzten Rest von englischem Einfluß beiseite räumte und sich ganz unter russische Vormühsigkeit gab. Dazu gehört es auch in Ägypten, dem gelobten Lande Albions, indem dort die eingeborene Armee einen bedenklichen Gang zur Meuterei und Aufrührigkeit zeigt, und endlich -- zuletzt, aber nicht am wenigsten -- hat auch der amerikanische „Freund und Bruder“ die schone „angelächliche Solidariät“ schände mit Füßen getreten und den Engländern in einer höchst wichtigen internationalen Angelegenheit die Thür vor der Nase zugeschlagen. Gerade die Nicaragua-Kanalfrage, um die es sich hier handelt, ist wegen des Schlaglichts, das sie auf die gesammten englisch-amerikanischen Beziehungen wirft, ganz besonders geeignet, zu zeigen, daß England in Wirklichkeit seinen einzigen Freund in aller Welt besitzt, daß es nirgends auch nur die beabsichtigten moralischen Sympathien genießt, sondern selbst von den Dankes, allem Angeschonten um Lohn, als „Geschäftsobjekt“, das unter dem Einfluß der südafrikanischen Vorgänge „bluten“ muß, behandelt und ausgenutzt wird.

In Sachen des Nicaragua-Kanals, der aus dem Wettbewerke mit dem Panama-Kanal jetzt scheinend endgiltig als Sieger hervorgegangen ist, war im Jahre 1850 zwischen Amerika und England ein Abkommen (Clayton-Bulwer-Vertrag) geschlossen worden, dessen wesentlicher Inhalt dahin ging, daß keiner der beiden betraglich lebenden Staaten jemals berechtigt sein sollte, die Allein-herrschaft über den Kanal auszuüben; vielmehr sollte der Kanal eine streng neutrale internationalen Wasserstraße sein und bleiben und beiden Staaten das Ueberwachungsrecht völlig gleichmäßig zustehen. Dieser Vertrag war den Anhängern des Panamerikanismus, die den gesammten amerikanischen Kontinent unter Ausschluß jedweder europäischen Einflüsse ausschließlich für die Vereinigten Staaten in Anspruch nehmen, von jeher ein Stein des Anstoßes und sie setzten alle Hebel in Bewegung, um ihn zu beseitigen, bislang vorgebildet. Nunmehr haben diese Elemente jedoch Oberwasser bekommen in Folge der südafrikanischen Niederlage der englischen Waffen. Sie erklärten, daß die nahe Beliegenheit des Kanals an der Landesgrenze der Vereinigten Staaten im Interesse der militärischen Verteidigung das alleinige Aufsichtsrecht der Republik unbedingt erfordere, und wählten diesen Standpunkt in Washington so nachdrücklich zur Geltung zu bringen, daß selbst dem englandfreundlichen Mac Kinsley, der sich sonst zu geben pflegt, als wenn er im Solde der Londoner Hochfinanz stände, nichts weiter übrig blieb als in London ein „Entweder -- oder“ zum Ausdruck zu bringen. Das hatte den prompten überraschenden Erfolg, daß das stolze Albion, ohne auch nur mit der Wimper zu zucken, zu der amerikanischen Dinaus-

Nach alledem steht es außer Zweifel, daß wirkliche Sympathien für die Engländer in Amerika nicht vorhanden sind; man kann höchstens noch von einem gewissen Bemühen der offiziellen Kreise sprechen, der Englandfeindlichkeit der öffentlichen Meinung möglichst wenig Vorschub zu leisten. Inzwischen aber ist England, unbekümmert um die sittliche Erregung der gesammten civilisirten Welt, das fürchterliche Verbrechen fort, und die Kriegesflutere häuft Schuld um Schuld auf die englische Nation, von der sie gerufen worden ist, indem sie, umheut von dem chauvinistischen Toben des englischen Wöbels, dem sich bäumenden Schlachtopfer die Planken peitscht: „Spring an, mein Rog, das ist die Nothwendigkeit! -- Mit Fackelbrand jäh ich der Welt ein Licht -- Ich bin der Wahnsinn würgende Walfarbe: -- Nicht ruft Verblendung; denn sie kennt mich nicht!“

Bersndreib- und Bersndrech-Berichte vom 14. Februar.

Berlin. Reichstag. Die Beratung des Kolonial-Etats wird fortgesetzt bei den Forderungen für Eisenbahnbau in Ostafrika, und zwar über die zweite und letzte Rate, d. h. die Fortführung der Bahn, sowie die Vorarbeiten für einen weiteren Ausbau bis Rombo 2.200.000 Mk., ferner für Ergänzung der Vorarbeiten für eine Bahn von Dar-es-Salaam bis Ngoto und eine telegraphische Verbindung von Dar-es-Salaam bis Kifossa 120.000 Mk. Abg. Dasbach (Cent.) weist darauf hin, daß wir in diesem Jahre für unsere Kolonien 30 Mill. Mk. ausgeben; ob wir das jemals zurückhalten werden, ist ungewiß. Er beantragte die Streichung der für die Fortführung der Nambara-Bahn nach Rombo geforderten 72.000 Mk. Die Nambara-Bahn habe die auf sie gesetzten Hoffnungen nicht weniger als erfüllt; es liege daher kein Anlaß vor, zur Fortführung dieser Bahn noch mehr Geld auszugeben. Falls etwa über Uchichiki hinaus überhaupt noch nicht viel gebaut worden sei, möchte er bitten, nichts mehr für diese Bahn zu bewilligen. Redner erklärt ferner, für die Bewilligung von 120.000 Mk. zu Vorarbeiten für die Centralbahn nicht eintreten zu können. Bei dem Vech, das wir im Vorjahre mit dem Antrage der Nambara-Bahn gehabt haben, sollten wir mit neuen dringenden Projekten sehr vorsichtig sein. Kolonialdirektor v. Bucha: Der Spontaneitäts-Standpunkt des Vorredners mag für einen kleinen Privatmann wohl angemessen sein, aber nicht für ein großes Reich. Es würde verhängnisvoll sein, wollten Sie für die Fortführung dieser Bahn die nötigen Gelder verweigern. Eine vom Vorredner benutzte Uebersetzung des bisherigen

Rechnungsbuch. **Rechnungsbuch. Rechnungsbuch. Rechnungsbuch.**