Bezugs-Preis

für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure ins Haus gebracht: 90 ₰ monatl., 2.70 ℳ vierteljährl. Bei unseren Filialen u. Annahmestellen abgeholt: 75 ₰ monatl., 2.25 ℳ vierteljährl.

Durch die Post:

innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien vierteljährl. 3.00 ℳ, monatl. 1.20 ℳ ausschl. Postbestellgeld. Ferner in Belgien, Dänemark, den Donaustaaten, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Schweden, Schweiz u. Spanien. In allen übrigen Staaten nur direkt durch die Geschäftsstelle des Blattes erhältlich.

Das Leipziger Tageblatt erscheint wochentäglich 7 mal und zwar morgens.

Abonnement-Annahme: Augustusplatz 8, bei unseren Trägern, Filialen, Spediteuren und Annahmestellen, sowie Postämtern und Briefträgern.

Die einzelne Nummer kostet 10 ₰.

Redaktion und Geschäftsstelle: Johannisgasse 8. Fernsprecher: 14692, 14693, 14694.

Leipziger Tageblatt

und

Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis

für Inserate aus Leipzig und Umgebung die 6gespaltene Petitzeile 25 ₰, finanzielle Anzeigen 30 ₰, Reklamen 1 ℳ; von auswärts 30 ₰, Reklamen 1.20 ℳ; vom Ausland 50 ₰, finanz. Anzeigen 75 ₰, Reklamen 1.50 ℳ.

Inserate v. Behörden im amtlichen Teil 40 ₰.

Beilagegebühr 5 ℳ p. Tausend exkl. Postgebühr. Geschäftsanzeigen an bevorzugter Stelle im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Festerteilte Aufträge können nicht zurückgezogen werden. Für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird keine Garantie übernommen.

Anzeigen-Annahme: Augustusplatz 8, bei sämtlichen Filialen u. allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes.

Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlung, Lützowstraße 10. (Telephon VI, Nr. 4603).

Haupt-Filiale Dresden: Seestraße 4, I (Telephon 4621).

Nr. 13. Freitag 14. Januar 1910. 104. Jahrgang.

Das Wichtigste.

• Die Erste Kammer des sächsischen Landtags nahm am Donnerstag die allgemeine Vorberatung des Etats für 1910 vor. Im Verlaufe der Debatte äußerte sich Wirkl. Geh. Rat Dr. Wach-Leipzig sehr scharf gegen die Schiffahrtsabgaben. (S. Landtagsbericht.)

• Finanzminister Dr. v. Rüger kündigte am Donnerstag in der Ersten Kammer einen Nachtragsetat von 7 Millionen Mark für Eisenbahnzwecke an. (S. Landtagsbericht.)

• Der Reichstag beendete am Donnerstag die Besprechung der Interpellationen wegen der Kattowitzer Maßregelungen. Dann begründete der neue Staatssekretär des Reichsjustizamts, Dr. Lisco, die Justizvorlagen. (S. Reichstagsbericht.)

• Der Bundesrat hat sich mit der Ueberweisung des Entwurfs eines Arbeitskammergesetzes an die zuständigen Ausschüsse einverstanden erklärt.

• In der Budgetkommission des Reichstags wurden am Donnerstag die Eisenbahnforderungen für Ostafrika angenommen. Dann ging man zum Etat für Südwestafrika über.

• Die Abstimmung über den deutsch-portugiesischen Handelsvertrag in der Kommission wurde auf nächsten Donnerstag vertagt. (S. Dtschs. R.)

• Die von einem Pariser Blatte ausgegangenen Meldungen über Differenzen zwischen deutschen Instrukteuren und türkischen Offizieren stellen sich als vollkommen erfunden heraus. (S. Ausl.)

• Bei einer Flottendebatte im kanadischen Parlament wurde in bemerkenswerter Weise auf die „deutsche Gefahr" hingewiesen. (S. Ausl.)

Ein Gnadengeschenk des Reiches.

Jeder politisch wertvolle Besitz muß erworben sein. Erworben; wenn es nicht anders geht, erobert. Die Sprache deutet dies selbst an, indem sie die Wendung von den politischen „Errungenschaften" eingeführt hat. Wenn eine Verfassung oktroyiert wird, so haftet ihr diese Herkunft für ihre ganze Dauer an. Zum Beweise brauchen wir nur auf die preußische Verfassung hinzudeuten. Schon aus diesem Grunde muß man wünschen, daß Mecklenburg seine Verfassungskämpfe allein und ohne Hilfe, ohne Drohung von seiten des Reiches erledigt. Wenn Italien das stolze Wort sprach: „L'Italia farà da se"! warum sollte dann Mecklenburg es nicht nachsprechen? Daß es dem Obotriten-Staate noch immer nicht gelungen ist, sich in die Reihe der konstitutionell regierten Gebilde zu stellen, ist beschämend. Beschämend für das ganze Land. Niemand wird glauben, daß es unmöglich wäre, die Verfassung in Mecklenburg von oben her durchzusetzen, wenn die Regierenden wirklich mit ganzem Herzen bei der Sache wären und mit voller Energie ihren Willen zur Geltung brächten. Wir bezweifeln aber, daß die Großherzöge von den Segnungen des Verfassungsstaates tief genug durchdrungen sind, um sich restlos mit der volkstümlichen Forderung zu identifizieren. Beschämend ist auch die Kurzsichtigkeit und Eigennützigkeit der Ritterschaft, die sich doch sagen sollte, daß der Aufschub, den sie zu erreichen vermag, immerhin nur noch kurz sein kann. Beschämend endlich ist es, daß das mecklenburgische Volk sich die Verweigerung der Verfassung mit ziemlich unerschüttertem Gleichmut gefallen läßt. Denn wir wollen uns doch nicht darüber täuschen, daß der Widerstand der Ritterschaft bald gebrochen wäre, wenn wirklich das ganze Ländchen von einem Schrei der Empörung widerhallte, und wenn Symptome sich zeigten, die in dem Sinne ausgelegt werden könnten, daß der Mecklenburger „lieber tot, als Sklav" sein wolle. Es ist aber nicht zu leugnen, daß die Massen von dem Gegenstande wenig erregt werden und ihm wohl nur eine formale Bedeutung zumessen. Die Sozialdemokratie hat ja durch ihre Agitation und ihre Belehrung stark dahin gewirkt, daß das Volk die Regierungsform als etwas Unwesentliches ansieht, dessen Veränderung den Kern der Dinge unberührt lasse.

Nun wird gefordert, daß das Reich eingreifen solle. Der Gedanke liegt nahe und die mecklenburgischen Regierungen haben mit ihm gespielt, indessen ließ sich voraussehen, daß sie doch davor zurückschrecken würden, das Eingreifen des Reiches geradezu zu erbitten. Wir können nicht leugnen, daß uns ein solches Eingreifen — so sehr wir die Beseitigung des abnormen und unästhetisch wirkenden mecklenburgischen Zustandes wünschen — doch äußerst bedenklich scheinen würde. Es wäre mit ihm ein Präzedenzfall geschaffen, der jedem Bundesstaat überaus unbequem werden könnte. Mit dem Tage, an dem das Reich einem Bundesstaate eine Verfassung oktroyiert hat, wären sämtliche Souveräne mediatisiert. Gegen diese Schlußfolgerung läßt sich theoretisch gewiß nichts einwenden, wenn man auch natürlich sagen kann, daß schwerlich sobald wieder eine Eventualität eintreten werde, bei der das Reich seine Suprematie ausüben könne. Die Zukunft läßt sich nicht übersehen wie ein ebenes Gelände, das sich dem Blick des Generalstabschefs auf dem Feldherrnhügel willig darbietet. Es können in jedem Augenblick völlig und unvermutet Konstellationen auftreten, die wiederum ein Eingreifen des Reiches möglich oder wünschenswert erscheinen lassen. Wer also die Frage, ob das Reich in Mecklenburg intervenieren soll, beantworten will, der muß sich eigentlich erst über die Vorfrage klar werden, ob er den Einheitsstaat Deutschland, das heißt die Vernichtung der jetzt bestehenden Verfassung, wünsche. Das Problem spitzt sich also schließlich dahin zu, ob man, um Mecklenburg eine Verfassung zu gewähren, die Verfassung des Deutschen Reiches zerstören soll. Diese Fassung des Problems ist gewiß überscharf, insofern sie auf ihren letzten Ausdruck gebracht ist, indessen theoretisch liegen die Dinge so und nicht anders. Eine andere Frage ist es natürlich, ob es nicht möglich sein würde, der großherzoglichen Aktion eine gewisse Unterstützung zu gewähren und den beiden regierenden Herren im Kampf gegen die Ritterschaft den Nacken zu stärken. Es fragt sich nur, ob diese Neigung beim Bundesrat und beim Präsidium überhaupt vorhanden ist und ob man nicht vielleicht die staatsrechtliche Idylle Mecklenburgs ganz anmutig findet und sie mit dem gerührtem Lächeln betrachtet, das wir für pietätvoll gepflegte Erinnerungen unserer Kindheit haben, wenn unser Verstand uns darüber belehrt hat, daß die Zustände, die uns einst so liebenswert erschienen, heute nicht mehr haltbar sind.

Wir haben mit Mecklenburg sehr lange Geduld gehabt. Bereits im Jahre 1875 ist ein erstes Exzitatorium an die mecklenburgischen Regierungen ergangen. Den Stachel haben diese Regierungen anzuscheinlich nicht gefühlt, denn sonst hätten sie nicht mehr als ein Menschenalter den Statusquo für völlig befriedigend erklärt. Jetzt ist in das Bollwerk Bresche gelegt, der Zustand als unbefriedigend anerkannt, und diese Bresche wird sich mit jedem Tage vergrößern. Das Reich wird sich nicht einmischen, aber der Geist der Zeit wird es tun. „Ueberall dringt Bildung durch, schließlich auch in Mecklenburg," so könnte man den berühmten Knittelvers vom Pessimistischen ins Optimistische variieren. Und es ist besser, wenn die Mecklenburger das Werk allein leisten und sich über sein Gelingen freuen können, als wenn das Reich ihnen die Gabe gleichsam mit der Rute aufnötigt.

Zur Neuorganisation der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.

In zahlreichen Tageszeitungen sind in den letzten Tagen die Aenderungen in der Organisation der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung bekanntgegeben worden, die am 1. Januar 1910 eingetreten sind. Sie werden als erheblich bezeichnet, das Schreibwerk soll vereinfacht, eine raschere Abwicklung des Geschäftsverkehrs mit dem Publikum herbeigeführt werden. Das ist gewiß allenthalben anerkennenswert, auch daß die Zuständigkeit der unteren Organe in gewisser Beziehung erweitert werden soll. Und doch wird aufrecht zu erhalten sein, was der Abgeordnete Dr. Niethammer am 8. Dezember 1909 bei Begründung des nationalliberalen Antrages auf Vereinfachung der Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen durch Verminderung der Instanzen und Erhöhung ihrer Verantwortung in der zweiten Ständekammer anführte, daß nämlich dieses Resultat jahrelanger Erwägungen und Beratungen auch nicht annähernd den Erwartungen entspreche, die seine Parteifreunde an ihre früheren Anregungen geknüpft hätten. Denn die jetzigen Veränderungen bedeuten doch eben wieder nicht mehr als ein Flickwerk, ein Flickwerk an dem schon so oft mit kleineren oder größeren Veränderungen verbesserten alten Organismus. Hier liegt der große Gegensatz der Auffassung: die Regierung glaubt, daß die jetzige Organisation der Staatsbahnen im großen und ganzen richtig ist, daß sie sich nicht nur durch 4 Jahrzehnte hindurch bewährt hat, sondern daß sie auch die einzig brauchbare Grundlage für die weitere Verwaltung der Bahnen bilden kann, daß nur hier und dort mit gewissen Verbesserungen den veränderten Verhältnissen Rechnung zu tragen ist.

Ganz anders der Antrag Dr. Niethammer. Er verkennt nicht die guten Seiten der jetzigen Verwaltung, vor allem in den unteren Organen, aber er vertritt die Ansicht, daß nur eine vollkommene Umgestaltung unserer Verwaltung die Möglichkeit bietet, die Eisenbahn den Erfordernissen des Verkehrs gerecht werden zu lassen. Nicht Mittelchen, die im einzelnen wohl manches verbessern mögen, sondern eine totale Neuorganisation in großen und klaren Zügen, die all die kleinen Vorteile von selbst mit sich bringt, die aber vor allem freie Bahn schafft für eine den rapid sich steigernden Verkehrsverhältnissen entsprechende Entwicklung. Darum ging die Forderung des Niethammerschen Antrages dahin: „die Verwaltung der sächsischen Staatsbahnen baldigst durch Verminderung der Instanzen und Erhöhung ihrer Verantwortung zu vereinfachen, damit den Ansprüchen, die der Verkehr in einem Lande von der industriellen Bedeutung Sachsens zu stellen berechtigt ist, besser und in mehr kaufmännischer Weise genügt werden kann." Auch im kaufmännischen Leben entwickeln sich die Dinge allmählich, und die Behandlung muß ihnen von Stufe zu Stufe gerecht zu werden suchen. Wo aber die Verhältnisse infolge der besonderen Entwicklung der Dinge aus dem Rahmen des Gewohnten herauswachsen, da klammert sich der Kaufmann nicht an das Hergebrachte, er sucht nicht, die Bedürfnisse in seine nun einmal angenommene Organisation hineinzupressen, sondern er wirft über Bord, was nicht mehr zu halten ist, immer und in allem von dem Bestreben erfüllt, sich den Bedürfnissen des praktischen Lebens anzupassen. Daß das nicht ohne Risiko zu machen ist, daß man da mitunter mit kühnem Mut in Neues hineinspringen muß, ist selbstverständlich, aber ohne Wagen gibt es auch kein Gewinnen. Es ist Sache der Intelligenz der leitenden Persönlichkeiten, mit richtigem Augenmaß das Rechte zu treffen. Schon in dem vom nationalliberalen Abgeordneten Kellner am 2. Mai 1902 für die Finanzdeputation A der Zweiten Kammer erstatteten Bericht Nr. 234 über den Etat der Staatseisenbahnen auf die Finanzperiode 1902/03 ist auf Seite 41 darauf hingewiesen worden, daß nach Meinung der Deputation dem Einzelbeamten in seinem Wirkungskreise eine größere Selbständigkeit zu gewähren und dementsprechend auch eine größere persönliche Verantwortung aufzuerlegen sei.

Die Regierung hat 7 Jahre gebraucht, ehe sie dieser Anregung die Verordnung vom 16. November 1909 folgen ließ. Dabei ist es eigentümlich, daß diese Veränderungen, über denen wie gesagt 7 Jahre beraten worden ist, dann derartig eilten, daß sie dem gerade tagenden Landtag nicht zur Aeußerung vorgelegt werden konnten, sondern ohne Rücksicht auf ihn schon nach 1½ Monaten in Wirksamkeit gesetzt werden mußten.

Die Veränderungen, soweit die Organisation in Frage kommt, beschränken sich darauf, die Bauinspektionen, oder wie sie nunmehr heißen sollen, die Bauämter für gewisse Funktionen, bezüglich deren sie bis jetzt den Betriebsdirektionen unterstellt waren, der Generaldirektion direkt zu unterstellen. Das fördert, wie auch schon von Dr. Niethammer hervorgehoben worden ist, die Uebersichtlichkeit und Klarheit der Organisation keineswegs, denn die Bauämter sollen in Zukunft den Betriebsdirektionen auch insoweit unterstellt bleiben, als dies im Betriebs- und Verkehrsinteresse geboten ist. Das wird voraussichtlich in recht großem Umfange der Fall sein, und damit haben wir neben der fehlenden Einheitlichkeit schon wieder die Unklarheit.

Die Betriebsdirektionen, deren es in Sachsen 6 gibt, sind, soviel hier zu übersehen ist, eine eigenartige sächsische Institution. Preußen hatte früher — bis 1895 — Betriebsämter, die in mancherlei Beziehungen mit den Betriebsdirektionen hätten verglichen werden können. Sie waren zu teuer und wurden durch Inspektionen ersetzt. Und damit wurde eine größere Klarheit und Einfachheit der Ausführungsorgane geschaffen.

Auch bei uns stören die Betriebsdirektionen nur die Einheitlichkeit und Klarheit der Organisation, und deshalb hat Dr. Niethammer ihren Ersatz durch selbständige Betriebs- und Verkehrsinspektionen vorgeschlagen, und damit jedenfalls gleichzeitig auch beabsichtigt, die mit diesen Aemtern verbundene hohe Verantwortlichkeit denjenigen Personen zuzuweisen, die, über das ganze Land verstreut, in ständiger Fühlung mit dem Betriebe nicht nur die berufensten sind, diese Verantwortung zu tragen, sondern auch aus dieser Tätigkeit heraus dann eine Fülle neuer Anregungen für den Betrieb bringen können und werden.

Die sächsische Regierung vertritt in ihrer 1906 über die Bahnverwaltung gegebenen Denkschrift den Standpunkt, daß es durchaus nicht richtig sei, die Einrichtungen eines anderen Bundesstaates schlechthin zu übernehmen. Dr. Niethammer hat bei Begründung seines Antrages sich richtigerweise diesem Standpunkt angeschlossen.

Deshalb erstrebt der Antrag Dr. Niethammer nicht die Errichtung eines Eisenbahnministeriums in Sachsen nach dem Vorbilde des zehnmal so großen Preußens. Er verlangt aber selbständige Betriebsinspektionen wie in Preußen und die Beibehaltung selbständiger Baninspektionen wie in Bayern, während er die Vereinigung der Baninspektionen mit den Betriebsinspektionen wie in Preußen, und der Betriebsinspektionen mit den Verkehrsinspektionen wie in Bayern nicht übernehmen will. So glaubt er den sächsischen Verhältnissen durch Uebernahme dessen, was von den erwähnten Einrichtungen der andern Bundesstaaten für uns brauchbar ist, und durch Aufhebung der organisatorisch störenden und praktisch unwirksamen Eisenbahndirektionen gerecht zu werden.

Von besonderer Wichtigkeit sind aber die Aenderungen, die der Antrag Niethammer bezüglich der obersten Leitung der Eisenbahn bezweckt. Es soll nicht in Abrede gestellt werden, daß die Verordnung vom 16. November 1909 die Zuständigkeit der Generaldirektion in mancher Beziehung erweitert, daß sie in dieser Hinsicht den Forderungen des Antrages Dr. Niethammer entgegenkommt. Aber wenn in § 2 der Verordnung vom 16. November 1909 allein 21 Punkte aufgezählt sind, in denen sich das Finanzministerium die Entscheidung vorbehält, und wenn es dann ferner noch heißt:

„Außerdem ist das Finanzministerium von allen außergewöhnlichen Vorkommnissen und Maßnahmen ungesäumt und womöglich so zeitig in Kenntnis zu setzen, daß es seinen Einfluß noch zur Geltung bringen kann ...."

so geht daraus klar hervor, daß wir es nicht mit einer Oberaufsicht durch das Finanzministerium, sondern mit einer Oberleitung oder richtiger gesagt: mit der eigentlichen Leitung der Staatsbahnen durch das Finanzministerium zu tun haben.

Wir haben also zwei Leitungsinstanzen: Finanzministerium und Generaldirektion und in gewisser Beziehung noch die Betriebsdirektionen. Das ist aber entschieden zuviel und zu zersplittert. Wenn nach dem Antrag Niethammer die Generaldirektion mit einer Abteilung des Finanzministeriums vereinigt werden würde, so würde das nicht nur eine wesentliche Vereinfachung des ganzen Verwaltungsmechanismus bedeuten, sondern geradezu erst die Möglichkeit für eine den Bedürfnissen entsprechende einheitliche Leitung herstellen. Hierbei würde auch die langjährige Forderung der zweiten Ständekammer, daß die mit der Leitung der Staatsbahn beauftragten Personen die Angelegenheiten der Bahn in der Kammer selbst vertreten sollen, ihre selbstverständliche Erfüllung finden.

Von alledem sagt der eingangs erwähnte Zeitungsartikel kein Wort. Als ob der Antrag Niethammer mit seinen weittragenden Absichten gar nicht existierte. Es läßt sich wohl schon heute sagen, daß die Bewegung, die schon seit Jahren aus der Mitte der Nationalliberalen angestrebt und durch den Antrag Niethammer jetzt so energisch in Gang gebracht worden ist, nicht im Sande verlaufen wird, wie es der Fall wäre, wenn die Verordnung vom 16. November das Endresultat bilden würde.

Ost- und Südwestafrika in der Budget-Kommission.

Die Verhandlung über den Nachtragsetat für die Schutzgebiete wurde am Donnerstag fortgesetzt und führte zur fast einstimmigen Annahme der ostafrikanischen Forderung von 2 Millionen Mark zur Fortführung der Usambarabahn bis Moschi und zum Ausbau des Hafens in Tanga, sowie im ordentlichen Etat 61 200 ℳ für den Lazarett-Betrieb und zur Anschaffung wissenschaftlicher Fachschriften. Nur die Sozialdemokraten stimmten dagegen. Im Laufe der heutigen Aussprache gab der Wortführer der freisinnigen Fraktionsgemeinschaft die Erklärung ab, daß seine Freunde auf dem Standpunkte ständen, bei Sicherstellung der Rentabilität Kolonial-Bahnbauten zu genehmigen. Wolle man das Ziel, die Beseitigung der Zuschüsse für die Kolonien, erreichen, so müsse man die Kolonien wirtschaftlich heben und dann gehören auch Bahnbauten; aber sie müßten aus Kolonialeinnahmen gedeckt werden. Das scheine hier auch bei ungünstiger Entwicklung der Fall zu sein.

Einen breiten Raum in der Erörterung nahm die Frage der Besiedelungsfähigkeit des Landes ein. Man war im Zweifel, ob die gestrige Darlegung des Unterstaatssekretärs von Lindequist über die Ergebnisse seiner Reise ein „Encouragieren" bedeuten solle. Es wurde die Frage gestellt, ob Herr Dernburg jetzt geneigt sei, von seiner bisherigen Politik abzugehen, nach der Ostafrika das Land der Plantagen mit schwarzen Arbeitern sei. Das Zentrum sieht, wie ihr Vertreter in der Kommission erklärte, keinen Grund zu Aenderungen der bisherigen Politik in Ostafrika. Mit Kleinsiedelungen solle man sehr vorsichtig sein, um nicht ein weißes Proletariat zu züchten. Staatssekretär Dernburg führte in Erwiderung hierauf aus: Ein Staat, der encouragiere, übernehme die Garantie für das Fortkommen der Ansiedler, und das sei nicht Sache des Staates. Aber Bahn- und Straßenbauten müssen unter Schonung des Reichssäckels gemacht werden, wenn die Möglichkeit einer Kolonisation da sei. Ob der Versuch dann glücke, sei eine andere Frage. Er wiederhole, daß unter 15 000 Mark Kapital nichts zu machen sei. Er sei ein Gegner der Beihilfen. Draußen sei schwerer fortzukommen als zu Hause. Die Stärkung des deutschen Elements sei natürlich wünschenswert, aber der Staat dürfe sie — und müsse es freilich auch — nur durch Anlegung der Verkehrswege und sonstige öffentliche Einrichtungen wie in der Heimat unterstützen. Der Unterstaatssekretär habe von Kleinsiedlungen nicht gesprochen, und er habe nur von der Wahrscheinlichkeit der Besiedlungsfähigkeit gesprochen. Ein endgültiges Ergebnis in sanitärer wie wirtschaftlicher Hinsicht könne erst die Erfahrung bringen. Der Staatssekretär erklärt, er habe sich ebensowenig gedreht, wie Gouverneur von Rechenberg; er bleibe bei der eben entwickelten Ansicht, die er stets gehabt habe. Der freisinnige Redner fügte seiner vorhin schon erwähnten Erklärung über den Bahnbau hinzu, es sei fraglich, ob Kaffee und Tabak den Erwartungen entsprechen werde; dagegen hätte Sisal, vielleicht Baumwolle, wohl auch Viehzucht gute Aussichten. Durch Beihilfen künstlich Ansiedler zu züchten, würde falsch sein; für öffentliche Einrichtungen müsse der Staat eintreten, wenn die Entwicklung dies bedinge und erlaube. Der Wortführer der Sozialdemokraten fand in den Erklärungen des Staatssekretärs geradezu ein Abraten von der Auswanderung, da er ja geäußert habe, energische Leute kämen auch zu Hause vorwärts; demnach sollten sie besser hierbleiben. Das deutsche Volk hält der sozialdemokratische Redner für durchaus siedlungsunfähig; eine deutsche Bevölkerung in Afrika müsse aussterben, da die