

17 577 M., aus Kreissteuern (54% der Staatssteuern) 252 061 M., aus Provinzialzuschüssen zur Unterhaltung des Gemeindegewerks 5 238 M. zusammen 257 315 M. ...

ihre Nähe feste. Derselbe machte bei dem Kellner seine Bestellung mit den laut gesprochenen Worten: „Bringen Sie mir doch ein Glas Bier, aber ein solches, woraus noch kein Jude getrunken hat.“

* Die Garde der Kaiserin. Bekanntlich hat der Kaiser an seinem Jubiläumstage die langjährigen treuen Dienste seines persönlichen Kammerdieners Engel durch Ernennung desselben zum Intendanten der kaiserlichen Garde belohnt.

* Dem Steuer-Einnehmer a. D. Tollemitt zu Czestochowa ist der rote Adler-Orden 4. Klasse und dem Eisenbahn-Betriebs-Controllor a. D. Künzler zu Königsberg, bisher in Bromberg, der Kronen-Orden 4. Klasse verliehen worden.

* Ein sehr bedauerlicher Aufricht, dessen richtige Darstellung wir bisher glauben begreifen zu dürfen, wurde in den letzten Tagen von der „Gazeta Tomista“ berichtet.

* Auf Monte Carlo hat sich dieser Tage wieder ein Brasilianer Chèvre, nachdem er im Spiel sein ganzes Vermögen verloren, das Leben genommen; er ist in Monaco als „Armer“ beerdigt worden.

* Was kostet der Christusorden? Für die Insignien des Christus-Ordens mit Brillanten, welchen Papst Leo XIII. dem Fürsten Bismarck verliehen hat, so schreibt man dem „Hamb. Corr.“ aus Rom — der Papst dem Kaiser, der denselben gefertigt, 15 000 Lire auszahlen lassen.

* Was kostet der Christusorden? Für die Insignien des Christus-Ordens mit Brillanten, welchen Papst Leo XIII. dem Fürsten Bismarck verliehen hat, so schreibt man dem „Hamb. Corr.“ aus Rom — der Papst dem Kaiser, der denselben gefertigt, 15 000 Lire auszahlen lassen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

ihre Nähe feste. Derselbe machte bei dem Kellner seine Bestellung mit den laut gesprochenen Worten: „Bringen Sie mir doch ein Glas Bier, aber ein solches, woraus noch kein Jude getrunken hat.“

* Die Garde der Kaiserin. Bekanntlich hat der Kaiser an seinem Jubiläumstage die langjährigen treuen Dienste seines persönlichen Kammerdieners Engel durch Ernennung desselben zum Intendanten der kaiserlichen Garde belohnt.

* Dem Steuer-Einnehmer a. D. Tollemitt zu Czestochowa ist der rote Adler-Orden 4. Klasse und dem Eisenbahn-Betriebs-Controllor a. D. Künzler zu Königsberg, bisher in Bromberg, der Kronen-Orden 4. Klasse verliehen worden.

* Ein sehr bedauerlicher Aufricht, dessen richtige Darstellung wir bisher glauben begreifen zu dürfen, wurde in den letzten Tagen von der „Gazeta Tomista“ berichtet.

* Auf Monte Carlo hat sich dieser Tage wieder ein Brasilianer Chèvre, nachdem er im Spiel sein ganzes Vermögen verloren, das Leben genommen; er ist in Monaco als „Armer“ beerdigt worden.

* Was kostet der Christusorden? Für die Insignien des Christus-Ordens mit Brillanten, welchen Papst Leo XIII. dem Fürsten Bismarck verliehen hat, so schreibt man dem „Hamb. Corr.“ aus Rom — der Papst dem Kaiser, der denselben gefertigt, 15 000 Lire auszahlen lassen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

* In Stolp ist nunmehr die Einwohnerzahl definitiv auf 22 431 und in Pöben auf 5120 festgesetzt worden. Der letztere Ort hat gegen 1880 eine Zunahme von 603 Einwohnern aufzuweisen.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

Getreidebörse. Den 11. Januar. Wetter: klarer Schneefall. Wind: NW.

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

55-65 M., Limburger in Stücken von 1/2 8 36-42 M. ...

Table with columns: Waren, Preis, etc. Includes entries for various goods like flour, oil, and sugar.

Table with columns: Amtliche Notierungen, etc. Lists market prices for various commodities.

Table with columns: Stationen, Wind, Wetter, etc. Meteorological data for various stations.

Table with columns: Stationen, Wind, Wetter, etc. Meteorological data for various stations.

Table with columns: Stationen, Wind, Wetter, etc. Meteorological data for various stations.

Table with columns: Stationen, Wind, Wetter, etc. Meteorological data for various stations.

Verstorbene im Januar 1881. Danzig. Privatbank ...

Verstorbene im Januar 1881. Danzig. Privatbank ...

Verstorbene im Januar 1881. Danzig. Privatbank ...

Beilage zu Nr. 15637 der Danziger Zeitung.

Montag, 11. Januar 1886.

Reichstag.

21. Sitzung vom 9. Januar.

Erste Berathung des Gesekentwurfs betreffend die Herstellung eines Nord-Ostsee-Canals.

Abg. Brömel (freil.): Selten ist wohl eine Vorlage auf allen Seiten des Reichstages einer so unabweislichen Bereitwilligkeit, an ihrer Verwirklichung mitzuwirken, begegnet, wie diese, weil die Ausführung dieses Canals zu unseren nationalen Aufgaben gehört, eine neue werthvolle Wasserstraße schafft und den internationalen Verkehr erleichtert. Aber selten ist auch eine minder sachlich begründete Vorlage an den Reichstag gekommen. Vor 13 Jahren hat in einer Rede Graf Moltke mit unbarmherziger Strenge der Schwärmerei für das Canalproject auf eine Reihe von Jahren ein Ende gemacht. Graf Moltke ist im Hause nicht anwesend. Gesichtspunkte, wie die damals vorgeführten, hätten doch wohl eine eingehende Beleuchtung erheischt. Ebenso fehlen Erläuterungen über die Bedeutung des Canals für die Marine in den Motiven der Vorlage. Wir müssen daher an die Prüfung dieser Vorlage mit nüchternen Kritik herantreten. Wir werden auf der einen Seite die Vortheile für die Marine, auf der andern Seite die uns erwachsenden Ausgaben abzuwägen haben. Eripart der Canal nur den Umweg von wenigen Stunden, so würde die Ausgabe von 150 Mill. \mathcal{M} . bei Weitem zu hoch sein. Die Begründung beigegebenen Gutachten nautischer Vereine genügen durchaus nicht, nicht ein einziger Handelskammervorstand ist seitens der Reichsregierung um sein Verdict angegangen worden. Man darf doch nicht dem Reichstage die ungehörige Arbeit aufbürden, sich das zur Beurtheilung der Arbeit nöthige Material selbst zu beschaffen. Wissen wir denn außerdem, wie sich die Schiffsverkehrsverhältnisse im Canal stellen werden? Ist es überhaupt schon für ein Schiff mit Gefahren verknüpft, einen Hafen anzulaulen, so drohen den Schiffen im Canal noch ganz andere Gefahren, wie sie sich z. B. aus der Menge der passirenden Fahrzeuge ergeben. Der ohnehin starke Schiffsverkehr in der Unterelbe wird sich selbstverständlich noch erheblich steigern. Graf Moltke machte außerdem seiner Zeit besonders aufmerksam, daß der Canal mindestens 100 Tage lang durch Eis gesperrt sein wird, wie sollen unter solchen Umständen die Rentabilitätsberechnungen stimmen? Der in Vorschlag gebrachte Abgabelatz von 75 \mathcal{Z} pro Register-Tonne ist vollkommen unbestimmt hingestellt. Ist er von Netto oder Brutto zu verstehen? Versteht er sich gleichmäßig von Schiffen mit halber und ganzer, mit Ballast- und Waarenladung? Soll der Satz von 75 \mathcal{Z} erhoben werden, gleichgiltig, ob ein Schiff 44 oder 22 Stunden durch die Canalbenutzung expart? Im besten Falle wird man sich mit einer sehr geringen Abgabe begnügen oder sogar erfragen müssen, ob die Abgabe überhaupt zu entbehren ist. Meiner Ansicht nach hatte Graf Moltke durchaus das Richtige getroffen, als er sagte, wir würden einen Canal weit mehr zum Vortheil Schwedens, Rußlands und Amerikas bauen als zu dem unsrigen. Als das Project der Canalverbindung zuerst aufkante, hielt man den Gedanken fest, die Linie möglichst kurz zu gestalten; in dem gegenwärtigen Plane hat man diesen Gesichtspunkt nicht obenan gestellt. Den Ostseehäfen wäre weit wichtiger eine Erleichterung der Bollabfertigung, als eine Abföhrung des Weges zwischen Nordsee und Ostsee um etwa 24 Stunden. In der Begründung der

Vorlage heißt es: „Die Mehrkosten können von der Verantwortlichkeit nicht entbinden, welche mit Recht der Reichsverwaltung und den gesetzgebenden Factoren im Reich würden zugeschoben werden müssen, wenn in einem künftigen Kriege Deutschlands der Mangel des Canals sich fühlbar machen sollte.“ Dem gegenüber müssen wir es beklagen, daß die Vorlage nicht besser als durch die vier Druckseiten begründet worden ist; die der Volksvertretung hier zugewiesene Verantwortung fällt in vollem Maße auf die Reichsregierung. Wir werden uns der Bedenken des Grafen Moltke erinnern müssen, ob nicht diese Verwendung von 40 bis 50 Mill. Thlr. minder zweckentsprechend wäre, als eine Verdoppelung der Flotte. (Beifall links.)

Abg. Graf Holstein (cons.) hofft, die Regierung werde in der Commission die noch nöthigen Aufklärungen geben, damit man mit Freuden der Vorlage zustimmen könne. Redner macht dann eine Anzahl Bemerkungen zu der Anlage und der Richtung des Canals. Derselbe schaffe allerdings der Landwirthschaft Holsteins eine neue Concurrenz, außerdem werde der Bau eine Menge fremder Arbeiter und Bagabunden ins Land ziehen. Doch sei der Canal von großer Bedeutung für die Hebung des Handels und der Industrie. Ein längeres Zufrieren des Canals sei nicht wahrscheinlich. Besonders wichtig sei derselbe aber für die Marine, da künftig eine feindliche Flotte mit doppelter Kraft sowohl in der Ostsee wie in der Nordsee aufzutreten genöthigt sei.

Staatssecretär v. Böttcher: Der Abg. Brömel hat zuerst die Vorlage warm begrüßt, dann aber alle möglichen Gründe gegen dieselbe hervorgeführt. Schließlich sind diese Gründe auf den einen Vorwurf zurückgeführt, daß die Vorlage nicht genügend motivirt sei. Sie hat den verbündeten Regierungen und hat dem Bundesrathe mit denselben Motiven vorgelegen. Hätte ich annehmen können, daß die Motive, die den Regierungen genügt, hier der Majorität, oder wenigstens einem so hervorragenden Mitglied, wie dem Abg. Brömel, nicht genügen würden, hätte ich mich bemüht, sie zu vervollständigen und werde das jetzt jedenfalls in der Commission thun. Der Abg. Brömel hat sich auf die Autorität des Grafen Moltke berufen. Ich möchte wünschen, daß dieses Bestreben, der Autorität des Grafen Moltke zu folgen, noch viel intensiver werde (Sehr richtig! rechts), und wenn das auch auf anderen Gebieten emträte, dann würde wahrscheinlich Hr. Brömel sehr bald aufhören, die Reihen der freisinnigen Partei zu zieren (Oh! oh! links; sehr wahr! rechts). Der Standpunkt des Grafen Moltke im Jahre 1873 entsprach den damaligen Verhältnissen, namentlich denen der Marine. Er sagte sich, wenn 50 Mill. Thlr. angewendet werden sollen, so ist es richtiger damit unsere Flotte zu verstärken. Unsere Flotte ist seitdem verdoppelt und die Marineverwaltung selbst erklärt nun den Canal für notwendig, wenn unsere Wehrkraft zur See den andern Nationen ebenbürtig sein soll. Graf Moltke hat übrigens seine frühere Auffassung schon 1881 in einer Sitzung des Centralvereins zur Hebung der deutschen Flott- und Canalschiffahrt wesentlich modificirt. — Wenn wir unseren beiden Flottentheilen, der Station der Nordsee und der Ostsee, das Mittel gewähren, sich in einem gegebenen Fall vereinigen zu können, wird dadurch eine Erhöhung der Wehrkraft erreicht, wie sie niemals durch eine Vermehrung unserer Schiffe erreicht werden kann. Denn die Ausdehnung der Flotte kann keine

ungemeßene sein, weil es nicht möglich ist, das dazu erforderliche Personal in ausreichender Anzahl zu finden. Die Regierung hält dies Canalproject im Interesse der Marine wie des Handels für absolut notwendig. Die Marineverwaltung wird ihre Motive der Commission vollständig mittheilen. Die von Hr. Brömel vermischte Berechnung der Einnahmen ist unmöglich herzustellen, da man nicht die Frequenz des Canals voraus wissen kann. Darin stimme ich mit Hr. Brömel überein, daß die bloße Zeiterparnis gegen einen Umweg um Skagen mit 150 Mill. \mathcal{M} . zu theuer bezahlt wäre. Der Abg. Brömel rügt, daß wir nicht den Handelsstand gefragt. In erster Reihe war für uns das Interesse der Landesverteidigung dabei entscheidend; dann aber schien uns der Vortheil, den die Schifffahrt der Ostseehäfen von dem Canal haben wird, auf der Hand zu liegen. Es liegen uns Aeußerungen aus älterer Zeit vor; beispielsweise aus dem Jahre 1871 von Seiten der Aeltesten der Kaufmannschaft in Danzig, welche diesen Canal als ein sehr dringendes und förderliches Unternehmen bezeichnen. Es liegt uns aus neuerer Zeit die außerordentlich zustimmende Aeußerung der Handelskammer in Kiel vor. Der Abg. Brömel hat selber zugegeben, daß die Vertretung des Handelsstandes in Hamburg sich sehr sympathisch über das Canalproject geäußert hat. Das genügt für uns, um uns zu sagen: wir thun hier nicht etwas dem Handel Schädliches, sondern wir unternehmen etwas dem Handel Nützliches, und es war nicht nöthig, zum Ueberflus auch noch die übrigen Handelsvorstände an den Ostseehäfen zu hören. Was die Frachtfrage betrifft, so muß ich die Zahlen, die Graf Moltke angeführt hat, als nicht richtig bezeichnen. Während der letzten 10 Jahre hat der Frost die Passage auf dem schleswig-holsteinischen Canal durchschnittlich nur 35–40 Tage (im Maximum 60 Tage) gehindert, während der Mehrzahl der Jahre ist der Canal gänzlich frostfrei gewesen. Was die Gestaltung des Tarifs betrifft, so stimmen wir mit dem Abg. Brömel darin überein, daß ein Unterschied zu machen sei zwischen Dampf- und Segelschiffen, ein Unterschied, ob ein Schiff in Ballast oder in Ladung geht, ein Unterschied, ob ein Schiff Stückgüter befördert oder Massengüter; und wir haben endlich uns auch der Ueberzeugung nicht verschließen können, daß es möglicherweise nothwendig sein wird, kleine Schiffe von 50 oder 60 Registertons überhaupt von der Canalgebühr freizulassen. Ich glaube, über diesen Punkt würden wir uns leicht verständigen. Dagegen scheint mir der Gedanke des Vorredners, den Tarif unter allen Umständen durchs Gesetz machen zu sollen, nicht sehr glücklich. Der Staatssecretär erörtert dann die technischen Gründe, welche die Richtung des Canals bedingt haben und schließt: Ich bin mit dem Abg. Brömel einverstanden, daß das hohe Haus die Verantwortung hat, die Vorlage genau zu prüfen. Kommen Sie aber zu der Ueberzeugung, daß die Vortheile der Vorlage groß sind, so dürfen Sie sich auch nicht scheuen, das Geldopfer zu bringen, denn das Unternehmen wird dazu beitragen, nicht nur unseren Handel zu kräftigen, sondern auch unsere Wehrkraft zu stärken. (Bravo! rechts.)

Abg. Graf Behr (Reichspart.): Auch ich siehe der Vorlage wohlwollend gegenüber, kann aber auch nicht verhehlen, daß mir eine so wenig ausreichende Begründung eines Gesekentwurfs von ähnlicher Bedeutung kaum je vorgekommen ist. (Hört, hört! links.) Vom Regierungstisch wurde angeführt, diese Begründung

hätte ja den verbündeten Regierungen genügt, und daher müßte sie auch uns genügen; den logischen Zusammenhang kann ich indes nicht fassen. (Sehr richtig! links.) Der Hr. Staatssecretär hat in seiner Rede ja selbst die Dürftigkeit der Begründung nachgewiesen; er hat uns z. B. ausgeführt, warum gerade die gewählte Richtungslinie uns vorgeschlagen wird. Diese ist in der Vorlage mit keinem Worte motivirt. Die wirtschaftliche handelspolitische Bedeutung des Projectes halte ich nicht eben für sehr hervorragend; die Segelschifffahrt um Dänemark herum geht von Jahr zu Jahr zurück, und ihre völlige Beseitigung ist nur noch eine Frage der Zeit, während Dampfschiffe viel gefahrloser als Segler um Skagen herumgehen. Soll der Handel von dem Canal Vortheil haben, so müßte vor Allem die Abgabe möglichst niedrig normirt werden. Bei der Höhe der für den Canal veranschlagten Kosten will mir bedenklich scheinen, daß Preußen 50 Mill. \mathcal{M} . dazu von vornherein zahlen soll. Hat denn bloß Preußen allein Vortheile? Warum ist von Mecklenburg, von den Hansestädten keine Rede? (Hört, hört! rechts.) Nach der Begründung sollen von den 156 Mill. 51 für die Herstellung des Canals als eines Verkehrsweges verwendet werden; diese 51 Mill. müssen doch jedenfalls auf das Reich übernommen werden. Bleiben 105 Mill., von diesen deut Preußen 50, so daß an Kosten noch 55 Mill. verbleiben. Bei einem Tarif von 75 \mathcal{Z} pro Register-Tonne sollen sich die Einnahmen auf jährlich 4 200 000 \mathcal{M} . belaufen; zur Unterhaltung werden rot. 2 Millionen gebraucht; bleibt ein Einnahmerefte von etwa 2 200 000 \mathcal{M} . Deutschland würde also, wenn Preußen vorweg 50 Mill. übernimmt, neben der Verzinsung noch einen kleinen Ueberschus profitiren. Die Sache wird dadurch noch complicirter, daß ja Preußen auch an den übrigen 106 Mill. mit drei Fünfteln, also mit ppr. 60 Mill. participirt. Es wird also sehr zu erwägen sein, ob die Präcipualsumme Preußens richtig gegriffen ist. — Allen diesen Bedenken stellt sich aber die Frage entgegen: Verlangt die Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Flotte die Herstellung des Canals? Ist dies der Fall, dann können wir uns auch nicht besinnen, eine Anlage in dieser Höhe zu machen. Zur möglichst gründlichen Prüfung beantrage ich die Niederlegung einer Commission von 23 Mitgliedern. (Beifall rechts.)

Abg. Bamberger (freil.): Ich glaube, daß das Haus in der kurzen Zeit, daß Hr. Brömel Mitglied desselben ist, Gelegenheit gehabt hat, zu erfahren, daß es wenig Mitglieder giebt, die sich so sachlich an ihren Gegenstand halten. Weßhalb hat nun Hr. v. Böttcher so tief Verlegendes gegen die Art und Weise seines Vortrages gesagt? Die Herren Minister sind in der letzten Zeit so sehr verwöhnt worden, daß sie auch nicht mehr die geringste Kritik vertragen. Brömel hat zu Anfang und am Schluß seiner Rede seine Sympathien für die Sache betont und hauptsächlich die Dürftigkeit der Motivirung bemängelt. Zu meiner Freude hat der letzte Redner von der Rechten diese Bemängelung Brömel's durchaus bestätigt. Nur in dem einen Punkt bin ich mit beiden Rednern nicht einig, daß ihnen eine so dürftige Motivirung kaum je vorgekommen sei. Wir sind daran schon so gewöhnt, daß es mich diesmal durchaus nicht mehr überrascht hat. Wenn Hr. v. Böttcher den Abg. Brömel damit ad absurdum führen wollte, daß er sagte, Sie sind ja anpruchsvoller, als die verbündeten Regierungen, Sie verlangen mehr und

