



# Stettiner Zeitung.

Abend-Ausgabe.

Montag, den 14. Dezember 1885.

Nr. 583.

## Deutscher Reichstag.

16. Plenarsitzung vom 12. Dezember.

Das Haus und die Tribünen sind mäßig besetzt.

Am Bundesrathstische: Staatssekretär v. d. Innern Staatsminister v. Bötticher nebst Kommissarien.

Präsident v. Wedell-Piesdorf eröffnet die Sitzung nach 1 1/4 Uhr mit geschäftlichen Mittheilungen.

Eingegangen ist die Vorlage betr. den Bau eines Nord-Ostsee-Kanals.

### Tagesordnung:

Zweite Berathung des Etats, Spezialetat des Reichsamts des Innern.

Die Debatte wird bei dem Titel „Zur Unterhaltung deutscher Postdampfer-Verbindungen 4.400.000 Mark“ fortgesetzt.

Nachdem Berichterstatter Abg. Dr. Sattler (nat.-lib.) aus den Verhandlungen der Kommission mitgetheilt, daß die Vertreter der verbündeten Regierungen Streichungen bei dieser Etatsposition in Aussicht gestellt hätten, falls die Eröffnung der subventionirten Linien später, als in Aussicht genommen, erfolgen sollte und nach dem Abg. Freiherr v. Buol-Berenberg (Zentrum) im Interesse des südwestlichen Deutschlands für Rotterdam als Anlaufhafen eingetreten, ergreift das Wort

Staatssekretär des Innern Staatsminister v. Bötticher, um Folgendes auszuführen: Was die Frage betrifft, ob die ganze Summe für überseeische Dampfer-Verbindungen einzustellen sei, so beziehe er sich auf die bereits in der Budget-Kommission abgegebene Erklärung, daß sich zur Zeit noch nicht mit voller Gewißheit übersehen lasse, zu welcher Zeit der Beginn und die Inbetriebnahme der Linien erfolgen werde; es sei in dessen zu hoffen, daß jene Gewißheit noch bis zur dritten Lesung des Etats werde gewonnen werden. Falls der Beginn der Fahrten erst am 1. Juli f. s. erfolgen könne, werde selbstverständlich die Ermäßigung dieser Etatsposition um ein Viertel beantragt werden. Was die Wahl des westlichen Hafens anlangt, so könne er mittheilen, daß er soeben eine Entscheidung, vom Herrn Reichskanzler unterzeichnet, erhalten habe, in welcher dem Bremer Lloyd mitgetheilt werde, daß auf ein Jahr versuchsweise das Anlaufen von Antwerpen genehmigt worden sei. Die Frage der Wahl des Hafens sei eingehend und gründlich geprüft worden und man sei hierbei zu dem Resultate gelangt, daß überhaupt hier nur drei Häfen in Betracht kommen könnten, das seien Rotterdam, Blyssingen und Antwerpen. Was Rotterdam betreffe, so sei die Tiefe dieses Hafens nicht genügend, um Schiffe von 21 Fuß Tiefgang, um welche es sich hier vorzugsweise handle, aufnehmen zu können, denn seine Tiefe betrage nur 19 Fuß. Für Blyssingen sprächen zwar mancherlei Gründe, allein es seien gerade aus den Kreisen der süd- und auch südwestlichen Industrie, für welche der Vordränger eingetreten, lebhafteste Wünsche zu Gunsten Antwerpens laut geworden. Daher habe man sich — allerdings eben nur versuchsweise — für Antwerpen entschieden; sollte sich jedoch im Laufe des für die praktische Probe bestimmten Jahres ein Wechsel wünschenswerth machen, so werde ein solcher vorgenommen werden. (Beifall rechts.)

Nachdem sich die Abgg. Dr. Hamacher (nat.-lib.) und Dr. Windthorst (Zentrum) mit der vorläufigen Wahl Antwerpens einverstanden erklärt, führte

Abg. Meier-Bremen (nat.-lib.) aus, daß auch der Bremer Lloyd mit der Wahl Antwerpens zufriedengestellt sei und daß die Interessenten dieser Gesellschaft bei Handhabung des subventionirten Dampferverkehrs so innig mit den allgemeinen Interessen des Reiches verbunden seien, daß einen Trennung beider ganz unmöglich erscheine.

Darauf wird die Diskussion geschlossen.

Die Position wird bewilligt.

Es folgt die Position für den Reichskommissar für das Auswanderungswesen, welche dem Abg. Dr. Lingen (Zentrum) wiederum, wie in den Vorjahren Gelegenheit über verschiedene Mißstände im Auswanderungswesen und namentlich über die mangelhafte Seelsorge in den ham-

burgischen Logierhäusern für Auswanderer Klage zu führen, boten.

Abg. v. Koscielski (Pole) bringt darauf die Ausweisungen aus den preussischen Grenzprovinzen zur Sprache, wird aber von dem

Staatssekretär v. Bötticher darauf aufmerksam gemacht, daß diese rein preussische Angelegenheit nicht in den Reichstag, wo sie dem betreffenden Ressortminister leicht entgegen könnte, sondern in das preussische Abgeordnetenhaus gehöre.

Nach einer längeren Ausführung des Abg. Dr. Hamacher (natlib.) über die Auswanderungsverhältnisse erklärt

Staatssekretär von Bötticher, daß die Reichsregierung die Auearbeitung eines Auswanderungsgesetzes keineswegs aufgegeben habe; wenn ein solches Gesetz dem Reichstage in der gegenwärtigen Session nicht mehr zugehen werde, so liege das einerseits daran, daß die Session ohnehin zur Genüge belastet sei und andererseits daran, daß man die einschlägige Materie noch einer weiteren Prüfung unterziehen wolle. Was sodann die Stellung betreffe, welche die königlich preussische Regierung zu der Auswanderung, einnehme, so könne er eine detaillierte Erklärung darüber nicht abgeben, allein er könne doch im Allgemeinen den Standpunkt der preussischen Regierung dahin skizziren, daß dieselbe ihrerseits nichts unternehme, was geeignet sein könnte, die Auswanderung zu fördern; letztere sei übrigens nicht unerheblich zurückgegangen, denn während die Zahl der Auswanderer im Jahre 1883 (bis zum Oktober) 153,000 betrug, sei sie in demselben Zeitraum des Jahres 1884 auf 135,000 und in den entsprechenden Monaten dieses Jahres auf 96,000 gesunken.

Während sich im Laufe der weiteren Diskussion Abg. Wörmann (natlib.), welcher die hamburgischen Behörden gegen den Vorwurf der mangelnden Fürsorge für die Auswanderer in Schutz nimmt, mit dem Abg. Dr. Lingen (Zentrum) über diese Angelegenheit und Abg. Dr. Barth (Deutschreis.) mit dem die Leitung der deutschen Auswanderung nach einem bestimmten Punkte hin befürwortenden Abg. Dr. Hamacher (nationalliberal) über die Frage einer etwaigen Förderung der Auswanderung auseinandersetzt, führt

Abg. v. Buttkamer-Plauth (kons.) Folgendes aus: Er billige die humanen Bestrebungen, denen der Abg. Dr. Lingen huldige, in vollstem Maße; allein er möchte doch darauf hinweisen, daß allzu große Sympathie für die Auswanderer insofern schädlich sei als die massenhafte Auswanderung bereits in der Heimathprovinz des Redners (Westpreußen) geradezu einen fühlbaren Arbeitermangel herbeigeführt habe. Es gehe bei ihm zu Lande dem Arbeiter ganz gut, aber derselbe hoffe drüben noch ein besseres Fortkommen zu finden und dieser wilden Auswanderung, wie sie eben in Westpreußen stattfinde, müsse entgegen vorgebeugt werden. Es komme dort vor, daß einzelne Unternehmer, welche Lieferungsverträge abgeschlossen, durch plötzliche Auswanderung der unentbehrlichen Arbeitskräfte außer Stand gesetzt würden, ihren Verpflichtungen nachzukommen und auf diese Weise in erheblichem Maße geschädigt würden. Ebenso leide die Rekrutierung der Armee unter der ausgedehnten Auswanderung, indem vielfach dienstpflichtige Leute sich durch die Auswanderung ihrer Militärpflicht entzögen. Er bitte daher die Regierung dringend, bei Ausarbeitung des Auswanderungsgesetzes diesen Gesichtspunkten Rechnung tragen zu wollen, damit zum Nutzen des Landes die wilde Auswanderung beschränkt werde. Ueber die Art und Weise, wie dieses Ziel zu erreichen sei, wolle er sich nicht weiter auslassen; vielleicht wäre eine vorübergehende, durch das Gesetz vorzuschreibende Anzeile der Auswanderung opportun. (Lebhafter Beifall rechts.)

Nachdem die betreffende Position bewilligt worden, entwickelt sich bei dem Spezialetat des „Statistischen Amtes“ eine längere Diskussion anlässlich eines von den Abgg. Dr. Baumbach und Schrader (beide d. freis.) eingebrachten Antrages, welcher dahin geht eine Zusammenstellung und Verarbeitung der Jahresabschlüsse der Krankenkassen, sowie ihre Uebersichten über die Versicherten und über die Krankheitsercheinungen pro 1885

zu veranlassen, welche dem Reichstage seiner Zeit mitzutheilen sein würden.

Staatssekretär v. Bötticher hält derartig ausführliche statistische Zusammenstellungen nicht für durchaus erforderlich, will dieselben jedoch eventuell vornehmen lassen, wenn bis zur dritten Lesung einzelne Gesichtspunkte präzisirt werden würden, bezüglich deren eine Zustellung der Ergebnisse der Krankenkassen wünschenswerth erschiene. Außerdem nahm er das Institut der Orts-Krankenkassen, welche im Allgemeinen durchaus günstige Resultate aufzuweisen hätten, gegen die von den Oppositionsrednern erhobenen völlig ungerechtfertigten Vorwürfe in Schutz und sprach sich sodann energisch gegen die Verzetkoalitionen aus, welche ein geringes Verständnis für die soziale Gesetzgebung dokumentiren, die nicht für die Arbeiter, sondern für die nothleidenden Arbeiter da sei. (Lebhafter Beifall rechts.)

Während sich im Laufe der Diskussion Abg. Hize (Zentr.) im Allgemeinen mit dem deutschfreisinnigen Antrage einverstanden erklärte, wogegen Abg. Struckmann (nat.-lib.) ausführte, daß man der Statistik, wie sie tatsächlich gehandhabt werde, einen allzu großen Werth beilege, führte Abg. Kayser (Sozialdem.) Klage über die Ausführung des Krankenkassengesetzes in Sachen, worauf

Abg. Frhr. v. Malzahn-Gülz (Deutschkons.) das Wort ergriff, um auch seinerseits den Antrag Baumbach als bedeutend zu weit gehend zu bezeichnen und sodann für die Ortskrankenkassen lebhaft einzutreten, welche wenigstens für den ländlichen Arbeiter weit gesegener wären, als die freien Kassen. Schließlich erklärte Redner, daß er die bereits gekennzeichnete Koalition der Aerzte für inkorrekt und ungehörig halten müsse. (Lebhafter Zustimmung rechts.)

Darauf werden die Positionen dieses Spezialstats bewilligt.

Hierauf vertagt sich das Haus.

Nächste Sitzung: Montag 1 Uhr.

Tagesordnung: Fortsetzung der zweiten Lesung des Etats.

Schluß 5 1/4 Uhr.

## Deutschland.

Berlin, 13. Dezember. Die Petersburger Reise des Fürsten Anton Radziwil, des Generaladjutanten des deutschen Kaisers, wird in den diplomatischen Kreisen mit den zwischen Oesterreich und Rußland schwebenden Verhandlungen wegen der Lösung der Balkanfrage in Verbindung gebracht; man schreibt dem Fürsten Radziwil eine vermittelnde Rolle zu.

In der Begründung des dem Reichstage soeben zugegangenen Gesetzentwurfs, betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals, wird der Kanalbau zunächst als ein unabwiesliches Bedürfnis für die deutsche Kriegsmarine hingestellt, daher auch die Ausführung des Kanals in Größenverhältnissen, welche den Kriegsschiffen entsprechen, verlangt und die Uebernahme des Baues durch das Reich hierdurch gerechtfertigt. Neben der Sorge für die Kriegsmarine handelt es sich, wie weiter ausgeführt wird, um außerordentlich wichtige wirtschaftliche Interessen. Die mit erheblicher Gefahr verbundene Fahrt um das Kap Etagen fordert bedeutende Opfer an Zeit und Geld, und diese Opfer sind bei der Verfrachtung gewisser Produkte (Kohlen) aus den deutschen Nordseehäfen nach der Ostsee gegenwärtig so hoch, daß sie eine erfolgreiche Konkurrenz gegenüber der Lieferung aus nordenglischen und schottischen Häfen ausschließen. Die Abkürzung des Weges durch den geplanten Kanal beträgt mindestens 237 Seemeilen. Die Abkürzung des Seeweges für die deutschen Nordseehäfen beträgt fast das Doppelte des Gewinnes, den die englischen Häfen aus dem Kanalbau ziehen können. Zur Zeit passiren den Sund jährlich im Durchschnitt 35,000 Schiffe. Nach Ermittlungen des Statistischen Amtes beläuft sich der Schiffsverkehr der deutschen, russischen, finnischen und schwedischen Ostseehäfen und des dänischen Hafens von Kopenhagen mit Häfen außerhalb der Ostsee ausschließlich der für die Frage der Abkürzung des Seeweges durch den Kanal nicht in Betracht kommenden dänischen und schwedischen Häfen am Kattegat und Skagerrad, der dänischen Nordseehäfen, der norwegischen Häfen, der russischen Hafenplätze am Weißen Meere

und am Eismeere, sowie der englischen und schottischen Häfen nördlich von Sunderland, nach dem Durchschnitt der fünf Jahre von 1877 bis 1881 auf jährlich rund 24,000 Dampf- und Segelschiffe mit rund 8,300,000 Registertons Raumgehalt. Nimmt man an, daß auch nach der Fertigstellung des Kanals noch eine größere Anzahl von Schiffen, welchen es nicht besonders auf Zehnersparnis ankommt oder welche besonders günstige Wind- und Wetterverhältnisse antreffen, die Fahrt am Skagen wählen wird, so dürfte man doch nicht fehlgreifen, wenn man die Zahl derjenigen Schiffe, welche den Kanal benutzen werden, auf etwa 18,000 mit etwa 5,500,000 Registertons Raumgehalt schätzt. Weiter wird auf die Gefährlichkeit der Schifffahrt im Kattegat und Skagerrad und die zahlreichen Schiffsunfälle in jenen Meeren hingewiesen, die nun zum Theil durch den Kanalbau vermieden werden können.

Der Gesamtlostananschlag schließt mit 156,000,000 Mark ab. An jährlichen Unterhaltungskosten sind, einschließlich einer Erneuerungszinsrente von 100,000 Mark für die der Abnutzung unterliegenden Bautheile, 1,900,000 Mark veranschlagt. Für die tarifmäßig von den Schiffen für Rechnung des Reiches zu erhebende Abgabe ist auf Grund angestellter Berechnungen der durchschnittliche Satz von 75 Pfg. für den Registerton, vorbehaltlich einer Spezialisirung, in Aussicht genommen worden. Gegen Entrichtung der Abgabe sollen den Schiffen auch alle Einrichtungen bei dem Kanal, wie Lootsenstellung, Schlepper für Segelschiffe, Beleuchtung der Fahrzeuge u. s. w. gewährt werden. Zum Schluß heißt es:

„Der Kanal soll einerseits den Anforderungen der Kriegsmarine genügen, andererseits dem zu erwartenden Handelsverkehr eine schnelle und sichere Durchfahrt ermöglichen. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist für den normalen Querschnitt des Kanals eine Breite von 60 m im Wasserspiegel, 26 m in der Sohle und eine Tiefe von 8,5 m projekirt. Der wasserhaltende Querschnitt wird demnach 365,5 qm, gleich dem sechsfachen desjenigen der größten für die Fahrt zu erwartenden Handelsdampfer von 6 m Tiefgang, 12 m Breite und etwa 61,2 qm eingetauchten Querschnitt betragen. In der Unterseite der Kiellinie dieser größten Handelsschiffe der Ostsee wird der Kanal eine Breite von 36 m haben, welche für das Begegnen zweier Fahrzeuge dieser Abmessung bei entsprechender Vorsicht ausreicht. Die Tiefe von 8,5 m genügt den größten Fahrzeugen der deutschen Kriegsmarine in deren gegenwärtigen Bestande. An den Einmündungen westlich und östlich sind größere Schleusenwerke erforderlich. Auch sind Befestigungen zum Schutz des Kanals anzulegen.“

Bei Bemessung der von Preußen à fonds perdu zu entrichtenden Präzipsialquote kommt zunächst in Betracht, daß dieser Staat durch den Bau des größeren Kanals von der Nothwendigkeit befreit wird, von vor hundert Jahren angelegten, den Ansprüchen der Gegenwart durchaus nicht mehr genügenden Eiderkanal in einen dem Schiffsverkehr einigermaßen entsprechenden Zustand zu versetzen. Die Kosten dieser Arbeiten sind auf 35 bis 40 Millionen Mark berechnet. Sodann sind die erheblichen Vortheile in Anschlag zu bringen, welche die preussische Provinz Schleswig-Holstein in Folge der durch den Kanal herbeizuführenden Entwässerung großer, gegenwärtig unter mangelhaftem Wasserabfluß leidender Länderstriche, hauptsächlich im Kreise Rendsburg, in landwirtschaftlicher Beziehung erlangen wird.“

Die Kosten vertheilen sich folgendermaßen: Grunderwerb und Nutzungs-Entschädigungen 9,900,000 Mark, Erd- und Baggararbeiten 70,900,000 Mark, Befestigung der Ufer und Böschungen und Bezeichnung des Fahrwassers in den Seen 7,200,000 Mark, Hafen- und Kai-Anlagen, Schleusen, Siele u. s. 36,250,000 Mark, Brücken und Fähren 6,700,000 Mark, Militaria 1,000,000 Mark, Gebäude 1,300,000 Mark, Betriebsanlagen und Maschinenanlagen 2,250,000 Mark. Insgesamt 20,500,000 M. Gesamtsumme 156,000,000 Mark.

Es verlautet, Rußland werde die Forderung Bulgariens auf eine Kriegsentzädigung von 45 Millionen Francs kräftig unterstützen. Fürst Alexander von Bulgarien steht in Folge des persönlichen Einflusses der Kai-





