



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**


**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Die Kaiserrede in Münster

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



## Die Kaiserrede in Münster


 unser Kaiser hat das innere Bedürfnis, zuweilen seinen Gedanken und Empfindungen einen starken, rückhaltlosen Ausdruck zu geben. Er macht damit nur von dem natürlichen Rechte jeder selbständigen Persönlichkeit Gebrauch, das man ihm nicht verkümmern soll. Er verlangt ja auch gar nicht, daß jedes seiner Worte als ein für alle verbindliches Gesetz, jede seiner Empfindungen als etwas für alle Zeit Giltiges aufgefaßt werde. Sie sind, so eigentümlich und beachtenswert sie sind, Ergebnisse der Stimmung, oft des Augenblicks, sie beanspruchen nicht eigentlich politische Bedeutung. Aber die Rede, die der Kaiser am 31. August in Münster beim Festmahle der Provinz Westfalen gehalten hat, geht doch weit über die Bedeutung einer flüchtigen Kundgebung und einer Gelegenheitsrede hinaus. Sie enthält zugleich ein Programm und ein ganz persönliches Bekenntnis. Des Kaisers Blick umfaßt, von seiner unmittelbaren Umgebung ausgehend, zugleich die Vergangenheit und die Gegenwart der Provinz, als eines Teils des preußischen Staats; über diese Zeitgrenze noch weiter rückwärts geht er nicht, auf die mittelalterliche Geschichte dieser Landschaften läßt er sich nicht ein, denn er spricht als Landesherr, als König. Was ihm zunächst in die Augen fällt, das ist die historisch ungewöhnlich bunte Zusammensetzung der Provinz aus ältern und neuern Bestandteilen, aus den althohenzollernschen Gebieten, die der eben im Rathhaussaale von Münster geschlossene Westfälische Friede (1648) und die Teilung der jülich-klevischen Erbschaft (1666) an sein Haus gebracht hat, dort das Bistum Minden, hier Mark und Ravensberg, und aus denen, die erst 1815 dauernd erworben worden sind, wie die Bistümer Münster und Baderborn, das altkölnische Herzogtum Westfalen, der Anteil des Erzstifts an der ausgebreiteten Herrschaft Heinrichs des Löwen nach der Achtung des großen Welfen. „Sie wetteifern aber alle miteinander in der Zugehörigkeit zu unserm Hause.“ Dieser politischen Zusammensetzung entspricht die Mannigfaltigkeit der konfessionellen Verhältnisse. Nebeneinander stehn heute die alten katholischen Bistumslande

und die protestantischen früher erworben, in denen, soweit sie aus der jülich-klevischen Erbschaft stammen, schon seit dem Rezeß von 1672 Lutheraner, Calvinisten und Katholiken gleichberechtigt nebeneinander wohnen, das erste Beispiel konfessionell gemischter Territorien in Deutschland. Auch der Kaiser macht keinen Unterschied zwischen den Untertanen verschiedener Konfessionen: „stehn sie doch beide auf dem Boden des Christentums, und beide sind bestrebt, treue Bürger und gehorsame Untertanen zu sein“. Darauf wendet der Redner den Blick auf das blühende westfälische Erwerbsleben der Gegenwart. Er sieht vor sich den zähen, fleißigen, fest am Überlieferten haltenden Bauern, den ruhigen Bürger, der seine Städte immer vollkommener ausbaut, Bergbau und Industrie, „den Stolz unsrer Nation“, zu mächtigem Aufschwunge gebracht hat, und die Arbeitermassen, die in beiden schaffen und „mit nerviger Faust ihr Werk verrichten“. Mit dieser Schilderung verflucht sich ein soziales Programm. Auf der einen Seite sieht der Kaiser im Bauernstande „eine feste Grundlage für unser Staatswesen“ und fügt hinzu: „Darum wird Mir der Schutz der Landwirtschaft stets besonders am Herzen liegen“, auf der andern Seite bezeichnet er die Sorge um Wohlstand und Wohlfahrt der Arbeiter als ein teures Erbe seines Großvaters und als seinen „Wunsch und Willen“, „daß wir auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge festhalten an den Grundsätzen, die in der unvergeßlichen Botschaft Kaiser Wilhelms des Großen (17. November 1881) niedergelegt sind“. Inwiefern er dabei an eine „Fortsetzung“ der Sozialreform denkt, sagt er nicht direkt; genug, daß er sich zur Sozialpolitik bekennt. Das ist weder neu noch überraschend; seine sozialen Anschauungen sind es ja gewesen, wie man jetzt ganz genau weiß, die vor allem Bismarcks Entlassung veranlaßt haben, und er hat immer daran festgehalten; etwaige Zweifel daran sind völlig grundlos gewesen. Trotzdem wird in manchen Kommentaren der Rede auf diesen Punkt allein der Ton gelegt und von dem ebenso nachdrücklich hervorgehobnen Schutz der Landwirtschaft kaum geredet, eine Erklärung, die heute, wo in manchen Kreisen und Parteien alles „Agrarische“ fast als etwas Unberechtigtes, den Interessen der Industrie weit nachstehendes behandelt wird (als ob ein gesundes Volk allein von der Industrie leben könnte!), ebenso bedeutsam ist wie die Worte über die Sozialreform. Der Kaiser will von einer Rivalität der einzelnen Erwerbszweige überhaupt nichts wissen; er sieht vielmehr gerade in der Provinz Westfalen den Beweis, „daß die großen Erwerbszweige einander nicht zu schädigen brauchen, und daß die Wohlfahrt des einen auch dem andern zugute kommt“. Auch hierin also sieht er gerade auf westfälischem Boden das friedliche Zusammenarbeiten verschiedener Elemente verwirklicht.

Dieses „schöne Bild versöhnlicher Einheit“ möchte er auf das gesamte Vaterland übertragen sehen. Worin sieht er nun die Grundlage für eine solche Einigkeit? Nicht etwa in irgendwelchen gesetzgeberischen Maßregeln, sondern in der versöhnlichen Gesinnung aller Teile. Und nun folgt ein merkwürdiges,

ganz persönliches Bekenntnis, das man nicht ohne Bewegung lesen kann. Er beginnt mit einer Klage: die Menschen, mit denen er in den beinahe zwanzig Jahren zu tun gehabt, „haben mir oft unbewußt und leider auch bewußt bitter wehgetan“. Erinnert er sich dabei an Undank und Verkennung, die ihm in der Presse häufig genug aufgefallen sein mögen, oder denkt er an andre Dinge, die nur Eingeweihte wissen können? Da ist wohl der Zorn in ihm aufgestiegen und der Wunsch nach Vergeltung. Er hat solche Regungen niedergekämpft als Christ, indem er sich gesagt hat: „Alle sind Menschen wie Du, und obgleich sie Dir wehe tun, sie sind Träger einer Seele aus den lichten Höhen — zu denen wir alle einst wieder zurückkehren wollen, und durch ihre Seele haben sie ein Stück ihres Schöpfers in sich. Wer so denkt, fügt er hinzu, der wird auch immer milde Beurteilung für seine Mitmenschen haben.“ In dieser Gesinnung, die in Christus, „dieser persönlichsten der Persönlichkeiten“, ihr höchstes Vorbild erkennt, sieht er die Bedingung für eine vollständige Einigkeit, das Mittel, die Gegensätze der Anschauungen und Interessen zu mildern, und er will alle die, die in solchem Geiste mit ihm zusammenwirken wollen, „freudig als Mitarbeiter annehmen, er sei, wer und wes Standes er wolle“.

Mancher Kritiker hat gemeint, das sei ein Hereinziehen der „Religion“ in die Politik und also unstatthaft, denn die Religion dürfe auf das öffentliche Leben nicht übergreifen. Das ist ein plummes Mißverständnis. Der Kaiser hat nur von der Gesinnung gesprochen, die in der christlichen Religion wurzelt, und diese selbst versteht er nicht „in streng kirchlich dogmatischem Sinne, sondern im weitern, für das Leben praktischern Sinne“. Wie soll man die Wirkung sittlich-religiöser Gesinnung vom öffentlichen Leben ausschließen? Wer das verlangt, der hat vom Wesen der Religion gar keinen Begriff. Wer wirklich die Gesinnung in sich trägt, die der Kaiser meint, der kann gar keine Scheidewand aufrichten zwischen seiner privaten und seiner öffentlichen Tätigkeit. Auf der Gesinnung beruht doch schließlich alles, die besten Geseze bleiben wirkungslos ohne sie. Gewiß, die wirtschaftlichen und politischen Gegensätze sind durch die Gesinnung nicht aus der Welt zu schaffen; aber wenn jede Partei in ihren Gegnern nicht nur ihre Feinde, die möglichst geschädigt und niedergekämpft werden müßten, sehen wollte, sondern auch die Volksgenossen, mit denen man zusammenleben und sich verständigen muß, um dem Ganzen, dem Vaterlande zu dienen, dann wäre die widerwärtige Wut der Partekämpfe und die schändliche Verhetzung der Gemüter, wie sie nirgends ärger sind als in Deutschland, unmöglich. Es ist ein Ruf zur Selbstprüfung, zur Einkehr und Umkehr, den der Kaiser zunächst an die Westfalen und dann an sein ganzes Volk richtet, eine Mahnung an jeden, die Reformen mit sich selbst anzufangen, denn „die Menschen sind die Zeiten“.

Mag man aber über die Rede denken, wie man will, eins wird niemand verkennen: ein hochsinniger, geistvoller Mann von starker, ja leidenschaftlicher

Empfindung hat hier gesprochen, und eine schönere, tiefere Auffassung von dem Berufe des Herrschers, alle Teile seines Volkes zu gemeinsamer Arbeit in friedlicher und veröhnlicher Gesinnung gegeneinander zu vereinigen und in dieser Gesinnung allen selbst voranzugehn, konnte der Kaiser nicht kundgeben. Er faßt auch hier seinen monarchischen Beruf ganz persönlich auf, aber dieses Festhalten an der altpreußischen Tradition entspricht dem deutschen Empfinden, das von einem blutlosen Schattenkönigtum niemals etwas hat wissen wollen. \*



## Die deutschen Eisenbahnen in Afrika



ie Studienreise, die den Kolonialsekretär Excellenz Dernburg zurzeit nach Ostafrika geführt hat, dürfte aller Voraussicht nach größtenteils auch dem Studium des kolonialen Eisenbahnwesens dienen, worauf ja insbesondere die in das Reiseprogramm aufgenommene und inzwischen ausgeführte Fahrt auf der britischen Ugandabahn schließen läßt, und wir dürfen davon für die weitere, bis jetzt stark zurückgebliebene Entwicklung unsrer Kolonialbahnen besonders viel erhoffen.

Kurz vor der Abreise des Staatssekretärs hat unter seinem Vorsitz am 6. Juli zu Berlin im Reichskolonialamt eine Besprechung hervorragender Vertreter der deutschen Handelswelt stattgefunden, in der die Frage behandelt wurde, mit welchen Mitteln man allgemein den wirtschaftlichen Aufschwung der Kolonien nach Möglichkeit fördern könne. Bei dieser Gelegenheit ist von verschiedenen Seiten hervorgehoben worden, daß an eine wirtschaftliche Erschließung unsrer Kolonien in wirklich großem Maßstabe erst zu denken sei, wenn ein ausreichendes Eisenbahnnetz geschaffen wäre, das eine leichte Ein- und Ausfuhr ermögliche. Auch Dernburg selbst erklärte die Schaffung von kolonialen Eisenbahnen für eine Aufgabe von höchster Wichtigkeit, der er seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden gedenke. Es scheint demnach, als ob wir am Beginn einer neuen Ära in der Entwicklung unsrer kolonialen Schienenwege stehn, und es ist bei dieser Gelegenheit vielleicht angebracht, einen Blick darauf zu werfen, wie es denn bisher mit den Bahnbauten in den deutschafrikanischen Besitzungen aussieht.

Eisenbahnen von nennenswerter Länge gibt es bisher eigentlich nur in Deutschsüdwestafrika. Kamerun entbehrt der Bahnen noch vollkommen, denn eine kleine, private Feldbahn Viktoria-Sopo (43 Kilometer lang) kann nicht ernstlich mitzählen, und die von Duala ins Hinterland geplante, wichtige Stichbahn nach den Manengubabergen wird erst gegenwärtig abgesteckt. In Deutschostafrika ist das bisher Geleistete ebenfalls kaum der Rede wert: von den beiden Bahnen, die von Daresfalaam oder von Tanga aus ins Hinterland führen sollen, bis an den Tanganjika- oder den Viktoriasee heran, sind bisher nur

einige Duzend Kilometer fertiggestellt; der Bahnverkehr ist noch kaum über den Küstengürtel hinausgelangt, und das letzte Ziel, eine Erreichung der großen Seen durch die Schienenwege, steht noch in der weitesten Ferne. Dabei ist es bemerkenswert und für uns Deutsche beschämend zugleich, daß das deutsche Hinterland am Viktoriassee und insbesondere der deutsche Haupthafen an diesem See, Muanza, in den letzten Jahren trotz des langsamen Fortschreitens der deutschen Bahnbauten schon einen starken Aufschwung ihres Handels, ihres Aus- und Einfuhrverkehrs zu verzeichnen hatten, und zwar infolge der 1903 erfolgten Eröffnung der — englischen Ugandabahn, die Britischostafrika von der Küstenstadt Mombassa bis nach Viktoriastation am Viktoriassee durchzieht, und die in einer fast beispiellosen Weise das Handels- und Verkehrsleben der gesamten Länder um den Viktoriassee, der englischen wie der deutschen, befruchtet und gefördert hat, wobei sie selbst vorzügliche Einnahmen zu verzeichnen hat. Zum erstenmal hat hier ein tiefbinnenländisches Gebiet der deutschostafrikanischen Besitzungen einen rapiden Verkehrsaufschwung zu verzeichnen, nämlich eine Vermehrung des Handels um das Neunfache binnen zehn Jahren, und dies erfreuliche Resultat verdanken wir einer englischen Bahn! Daß die pekuniären Vorteile dieses Aufschwungs bei der Lage der Dinge natürlich auch zumeist in englische Taschen fließen, sei nur nebenbei erwähnt.

In Togo, das ja von unsern Schutzgebieten überhaupt bisher relativ am günstigsten dasteht, sieht es mit den Bahnbauten besser aus. Es gibt hier zwei zwar nur kurze, aber wichtige Bahnlinien, die am 18. Juli 1905 eröffnete Küstenbahn Lome—Aneho und die am 27. Januar 1907 dem Verkehr übergebene Binnenlandstrecke Lome—Palime. Die Kosten des Baues der zuletzt genannten Bahn wurden dem Schutzgebiet in Gestalt eines Darlehns vorgestreckt. Die Bahn kostet deshalb dem Reich voraussichtlich nichts, denn daß es der ertragfähigen Kolonie Togo gelingen wird, aus eigener Kraft das Darlehn in der vorgeschriebnen Zeit zurückzuerstatten, kann kaum zweifelhaft sein. Der offenbar sehr glückliche Ausweg, die Kosten eines Bahnbaues in den Kolonien nur als Darlehn vorzustrecken und nach und nach von dem Schutzgebiet zurückzahlen zu lassen, wird bekanntlich auch bei der neuen südwestafrikanischen Bahnlinie Kubub—Keetmanshoop Anwendung finden und dürfte künftig hin bei unsern kolonialen Eisenbahnbauten wohl die Regel werden.

In Deutschsüdwestafrika verfügen wir zurzeit über drei Bahnlinien, von denen eine nicht staatlicher, sondern privater Besitz ist. Es ist dies die 578 Kilometer lange, sogenannte Otavibahn, die zwischen Swakopmund und Tsumeb gebaut und am 25. August 1906 fertiggestellt worden ist, und die hauptsächlich dazu dient, die Kupferminen der vielgenannten Otavi-Gesellschaft zu erschließen.

Diese der Otavi-Gesellschaft gehörende Bahn, die unter sehr großen Schwierigkeiten während des großen Aufstandes gebaut und vollendet worden ist, hat trotz ihres privaten Charakters unsre militärischen Operationen im Aufstandsgebiet

sehr wesentlich gefördert und würde eine erfolgreiche Kriegführung noch viel mehr ermöglicht haben, wenn sie schon bei Beginn der Unruhen im ganzen Umfang fertiggestellt gewesen wäre. Sie ist die weitaus längste von allen deutschen Kolonialbahnen und wird in kurzer Zeit eine Abzweigung von Otavi nach Grootfontein erhalten. Später dürfte sie voraussichtlich einmal Anschluß an die im Entstehen begriffnen Eisenbahnlinien im südlichen Teil der benachbarten portugiesischen Kolonie Angola finden.

Weiter gibt es in Deutschsüdwest die wichtige Regierungsbahn Swakopmund—Windhuk, die zweitlängste unsrer Kolonialbahnen, die sich bei der Niederwerfung des großen Aufstands von ganz unschätzbarem Werte erwiesen hat. Die Verlängerung dieser Bahn bis Rehoboth steht unmittelbar bevor; in späterer Zeit soll sie noch viel weiter, nach dem Süden des Schutzgebiets, nach Keetmanshoop und sogar bis nach Warmbad verlängert werden. Die dritte und letzte unsrer südwestafrikanischen Bahnen ist die sogenannte „Südbahn“. Es ist dies die vielgenannte, im Reichstag so heiß umstrittne Bahn, die von Lüderitzbucht aus ins Hinterland des südlichen Schutzgebiets verläuft, und dereitwegen sich Oberst von Deimling in der berühmten Reichstagsitzung vom 26. Mai 1906 so energisch ins Zeug gelegt hat. Damals war die Bahn bis in die Gegend von Kubub und Nus gebaut; der Reichstag verweigerte die Mittel zum geplanten Weiterbau bis Keetmanshoop und wollte die Bahn, um Oberst Deimlings drastischen Ausdruck zu rekapitulieren, „bei Kubub im Dreck stecken lassen“. Die Verhältnisse haben sich seither gründlich geändert: am 12. März 1907 hat der neue Reichstag die Weiterführung der Bahn bis Keetmanshoop gutgeheißen, die denn auch sogleich energisch in Angriff genommen worden ist, sodaß vor ein paar Wochen schon eine etwa achtzig Kilometer lange, weitre Strecke von Nus bis Schakalskuppe, zunächst für Militärtransporte, eröffnet werden konnte, womit die Bahn die schlimmsten „Durststrecken“ überwunden hat, sodaß sie speziell in den neu bevorstehenden Kämpfen gegen Morenga von sehr hohem Werte sein wird. Auf diese „Südbahn“ darf aber auch die Handelswelt besonders große Hoffnungen setzen, denn wenn sie dereinst voll ausgebaut sein und nicht nur bis Keetmanshoop, sondern etwa bis Nietfontein an der Grenze des britischen Betschuanelandes verlängert sein wird, so kann sie unter Umständen einen sehr bedeutenden Teil des südafrikanischen Handels auf sich lenken, und Lüderitzbucht kann, wenn das Glück uns geneigt ist, zum wichtigsten Handelshafen von ganz Südafrika werden und, wegen der bedeutend kürzern Verkehrswege, dem britischen Kapstadt eine sehr fühlbare Konkurrenz machen. Die Engländer erkennen diese Sachlage auch sehr deutlich und plädieren schon lebhaft für eine sich von Port Nolloth (im nordwestlichsten Kapland) nahe an der deutschen Grenze hinziehende Bahn, die der deutschen „Südbahn“ den Rang abzulaufen und den Handelsverkehr der dem Verkehr neuerschließenden englischen und deutschen Gebiete über englisches Gebiet lenken soll, in ähnlicher Weise, wie sie es in Ostafrika bei der schon genannten Ugandabahn mit so großem Erfolg schon getan haben.

In den ganzen riesigen Ländermassen, die in Afrika deutscher Besitz sind, sind bisher, einschließlich der soeben eröffneten Strecke Aus-Schafalstuppe, nur 1542 Kilometer Eisenbahnlinien vorhanden, von denen obendrein noch weit mehr als ein Drittel Privatbesitz der Otavi-Gesellschaft ist.

Im einzelnen setzt sich diese Zahl zusammen aus folgenden, schon im Betrieb befindlichen Linien:

## Deutschsüdwestafrika

Swakopmund—Tsumeb (Otavibahn, Privatbesitz) . . . . .	578 Kilometer
Swakopmund—Windhuk . . . . .	382 „
Überitzbucht—Schafalstuppe . . . . .	217 „
Summa	1177 Kilometer

## Kamerun

Viktoria—Sopo (Feldbahn, Privatbesitz) . . . . .	43 Kilometer
Summa	43 Kilometer

## Togo

Lome—Palme . . . . .	122 Kilometer
Lome—Anecho . . . . .	45 „
Summa	167 Kilometer

## Deutschostafrika

Tanga—Wilhelmstal (Usambarabahn) . . . . .	133 Kilometer
Daresalaam—Bugu (Mrogorobahn) . . . . .	22 „
Summa	155 Kilometer

Diese 1542 Kilometer, von denen überdies nur 921 Kilometer dem Deutschen Reiche oder seinen Schutzgebieten gehören, sind der gesamte Besitz an kolonialen Bahnen in unsern vier großen afrikanischen Kolonien. Wie rückständig wir in dieser Beziehung noch sind, zeigt am besten ein Vergleich mit einigen Zahlen aus den französischen und den englischen Besitzungen in Afrika. Allein in Algier gab es Ende 1906 2917 Kilometer Schienenwege, in Rhodesia, also im innersten Afrika, 2101 Kilometer, in der Kapkolonie sogar 4934 Kilometer usw. Schon 1879, also lange vor der Aufteilung Afrikas, existierten in der einen Kapkolonie genau ebensoviel Kilometer Bahnlinie, wie im Jahre 1907 alle vier deutschen Kolonialgebiete in Afrika zusammen aufweisen! England hat allein in den sechs Jahren von 1900 bis 1906 in Afrika 7500 Kilometer neue Bahnlinien geschaffen, also mehr als das Fünffache der Anzahl, über die Deutschland bisher überhaupt insgesamt verfügt, und die Gesamtlänge der englischen Bahnen in Afrika belief sich Ende 1906 sogar auf nahezu das Zehnfache des deutschen Besitzes, nämlich 14677 Kilometer. Auch Frankreichs Schienennetz in Afrika umfaßt 6090 Kilometer, sodaß die Rückständigkeit der deutschen Kolonien allerdings als eine sehr merkliche bezeichnet werden muß. Sogar ein, was die Kultur anlangt, so weit ins Hintertreffen geratener Staat wie Portugal hat seine beiden großen afrikanischen Kolonialbesitzungen, vom Gelde englischer Unternehmer unterstützt,

in einer recht ausgiebigen Weise mit Eisenbahnen erschlossen und ist Deutschland in dieser Beziehung ganz bedeutend überlegen.

Dabei wäre es grundfalsch, die afrikanischen Kolonialbahnen der europäischen Staaten, wie es bis zum vorigen Jahre in Deutschland vielfach geschehen ist, als überflüssigen Luxus zu bezeichnen, als Anlagen, die nur große Anlagelkosten und dauernde Zuschüsse verschlingen würden, ohne sich jemals rentieren zu können. Vielmehr lehrt die Erfahrung das genaue Gegenteil: von verschwindenden Ausnahmen abgesehen, repräsentieren die afrikanischen Bahnen durchweg ein sehr gut angelegtes Kapital; viele von ihnen pflegen sogar schon in den ersten Jahren des Bestehens ansehnliche Überschüsse abzuwerfen. Dabei ist der wirtschaftliche Aufschwung der von den Bahnen durchschnittnen Landgebiete in einigen Fällen ein nahezu verblüffender. Von der rapiden Entwicklung, die das deutsche Muanza und die umliegenden deutschen Gebiete am Viktoriassee infolge der Eröffnung der britischen Ugandabahn zu verzeichnen hatten, war schon die Rede. Anderswo sind ebenso erstaunliche Erfolge zu verzeichnen. So ist z. B. in der englischen Goldküstenkolonie der Wert des Handelsverkehrs durch die 1903 erfolgte Eröffnung der 270 Kilometer langen Bahn Sekondi—Kumassi binnen zwei Jahren von 5 auf 11 Millionen Pfund gestiegen, in Sierra Leone aus gleichem Anlaß (Eisenbahn Freetown—Baima) von 300 000 Pfund im Jahre 1902 auf 560 000 Pfund im Jahre 1906. Ebenso hat sich in Senegambien durch die Eröffnung der Bahn St. Louis—Dakar der Handel mit Erdnüssen in kurzer Zeit verzehnfacht usw.

Auf Grund solcher Erfahrungen, die die ältern Kolonialstaaten in Afrika mit ihren Eisenbahnbauten gemacht haben, ist das hohe Interesse verständlich, das die deutschen Handels- und Kolonialkreise, wie schon erwähnt worden ist, in fortwährend steigendem Maße der Schaffung eines großen Netzes von deutsch-afrikanischen Eisenbahnen entgegenbringen, ein Interesse, das natürlich, wie kaum noch besonders betont zu werden braucht, von den militärischen Sachverständigen vollauf geteilt wird. Daß auch der deutsche Reichstag von seiner frühern Abneigung gegen koloniale Eisenbahnen immer mehr zurückkommt, ist bekannt. Die entschieden freundlicheren Gefühle, die der gegenwärtige Reichstag allen solchen Bestrebungen entgegenbringt, dürften weiterhin wesentlich verstärkt werden durch die amtliche Denkschrift: „Die Eisenbahnen Afrikas“, die vor kurzem dem Reichstage zugegangen ist und auf 370 Textseiten an der Hand eines umfangreichen statistischen Materials eine Reihe von bedeutsamen Nachweisen führt. Folgendes sind die wichtigsten Ergebnisse aus den zahlenmäßigen Darlegungen dieser Denkschrift (gekürzt):

„Nahezu alle afrikanischen Eisenbahnen mit sehr verschwindenden Ausnahmen haben bereits von der Eröffnung an oder innerhalb sehr kurzer Frist nachher mindestens ihre eignen Betriebsausgaben einschließlich der Unterhaltungskosten zu decken vermocht; eine größere Anzahl brachte von vornherein eine Rente. Die Wirkungen von Eisenbahnen sind überall gewesen: a) erhebliche

Erhöhung des Einfuhr- und Ausfuhrhandels... b) Erhöhung der Steuerkraft... Die Steigerung dieser beiden Einnahmequellen hat fast in allen Fällen dazu hingereicht, die finanzielle Last für Verzinsung und Tilgung der für den Eisenbahnbau aufgewendeten Summen mehr als auszugleichen... c) friedliche Ausdehnung der zivilen Gewalt, Eindämmung von Aufstandsbewegungen, Ersparnis in den Ausgaben für Expeditionen; d) gesundheitliche Hebung der Eingebornen durch Vermeidung von Seuchen und ihre Erhaltung durch Vermeidung von Hungernöten."



## Politische Briefe aus Sachsen

4

..., 10. August 1907.

Verehrter Freund!



Die politischen Verhältnisse in Sachsen sind, wie Sie in Ihrem Schreiben vom 27. Juli richtig bemerken, allerdings sehr zugespitzt, und die sommerliche Stille, die durch die Abwesenheit aller politischen Persönlichkeiten bedingt ist, dürfte nur die Ruhe vor dem Sturm sein. Die Zustände in der konservativen Partei aber beurteilen Sie von Ihrem — *sit venia verbo* — einseitigen Standpunkt aus unrichtig und knüpfen daran für Ihre eignen liberalen Auffassungen durchaus ungerechtfertigte Hoffnungen. Die in der Versammlung des Dresdner konservativen Vereins vom 5. April nach dem Vortrage des Oberbürgermeisters Beutler angenommenen Leitsätze sind von den eignen Parteigenossen im Lande teils über-, teils unterschätzt und nur selten richtig gewürdigt worden. Nach meiner Ansicht sollten sie nur eine Neuorientierung der Parteileitung in der Richtung einleiten, daß den Wünschen der nicht agrarischen Wähler eine größere Beachtung zuteil werde. Wenn man es von agrarischer Seite vor allem getadelt hat, daß die Börsenreform als erwünscht bezeichnet, und daß die Festhaltung am allgemeinen, direkten Reichstagswahlrecht empfohlen wurde, so ist das ebenso erklärlich wie für den Erfolg der Dresdner Bestrebungen einflußlos. Denn niemand wird in Sachsen offen gegen die Wünsche von Handel und Industrie auftreten, und niemand wird es in bezug auf das Reichstagswahlrecht mehr wagen, öffentlich für eine Einschränkung der Wahlrechte des Volkes einzutreten. Wenn andre Kreise aber die Leitsätze für selbstverständlich und darum überflüssig bezeichnet haben, so kann man auch damit recht zufrieden sein. Denn bisher galt es nicht als selbstverständlich, daß die konservative Partei für eine kräftige Ausgestaltung der Selbstverwaltung und für eine lebendige Fortentwicklung unsrer Volksbildung einzutreten bereit sei. Wird dies jetzt als selbstverständlich betrachtet, um so besser. Auch hier hat, wie so oft schon, die öffentliche Verhandlung eines

Grenzboten III 1907

72