

schien in Dienst gestellt. Prinz Heinrich. Von Ausmaß befindet sich Prinz Albrecht, während der im vorigen Jahre benutzte Neubau, Graf König Wilhelm nach auf dem Stapel liegt. Die folgende Zeit wird sowohl Prinz Hermann als Prinz Heinrich und Prinz Georg, als auch Prinz Wilhelm, während sich bei dem Bau von Panzerkreuzern bisher überhaupt nicht herangezogen worden. Das neue Schiff wird an Fahrgeschwindigkeit und Manövrierfähigkeit seine Vorgänger übertrafen und wohl eine Schnelligkeit von 22-23 Meilen in der Stunde machen.

Die Vollendung dürfte aber erst 1905 erfolgen, da eine dreijährige Bauzeit angenommen werden muß.

Personalausweisungen. Wie aus Baden gemeldet wird, ist der Dozent Dr. Deitrich von der dortigen Zeitschriften Gesellschaft vom Personalrat als Handelsfachverständiger beim General-Konkordat in Shanghai besetzt worden. — Die Suite des Prinzen Heinrich auf seiner Amerikafahrt, darunter der Staatssekretär des Reichsmarineamts, Admiral von Treppe, und der Kommandant der fahrenden Kompaniers, Generaladjutant General der Infanterie von Welle, ist inzwischen wieder in Berlin eingetroffen. — Der Reichstag verabschiedet die Ernennung des Ministerialdirektors Dr. Hügel zum Präsidenten des Oberverwaltungsgerichts.

Der in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses ergriffene Beschluß betreffend die Festsetzung der Staatsausgaben für 1902 lautet wie folgt:
§ 1. Der diesem Gesetze als Anlage beigefügte Staatsausgabenetat für das Etatsjahr 1902 wird in Ermahnung auf 2 614 167 144 Mk. und in Ausgabe auf 2 614 167 144 Mk., nämlich auf 2 467 157 774 Mk. an fortwährenden und auf 146 709 370 Mk. an einmaligen Ausgaben festgesetzt. Die Gesamtausgaben der Festsetzung der Posten. § 2. Der diesem Gesetze als weitere Anlage beigefügte Etat der Verwaltungseinnahmen und Ausgaben der Preussischen Central-Vereinsanstalt für das Etatsjahr 1902 wird in Ermahnung auf 2800 Mk. und in Ausgabe auf 334 600 Mk. festgelegt, vorbehaltlich der Festsetzung der Posten. § 3. Die Posten des Etatsjahres können nach Anordnung des Finanzministers zur vorläufigen Festsetzung des Verhältnisses der Gesamtausgaben zu den Einnahmen bis auf Höhe von 100 000 000 Mk. welfe vor dem 1. Januar 1904 verfallen müssen, wiederholt ausgegeben werden. Solche Verhältnisse sind die Bestimmungen des § 4 Absatz 1 und 2 und des § 6 des Gesetzes vom 28. September 1899 Anwendung. § 3a (neu). Die bis zur geordneten Festsetzung des Staatsausgaben-Etats (§ 1) und der Anlage dazu (§ 2) innerhalb der Grenzen derselben gegebenen Ausgaben werden hiernach nachträglich genehmigt. § 4. Der Finanzminister ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Die konstituierende Kommission des Herrenhauses war Donnerstag Mittag zusammengetreten, um zu den auf der Tagesordnung der letzten Plenarsitzung und auf den Tagesordnungen der nächsten Plenarsitzungen stehenden Gegenständen Stellung zu nehmen. Wie bekannt, wird das Provinziallandtagsgesetz auf alle Fälle vom Herrenhaus an dem vorgedachten Tage angenommen. Die konstituierende Kommission hatte den § 7 (Genehmigung des Verteilungsplans durch den Oberpräsidenten u. s. w.) durch eine andere Fassung ersetzt. Es haben sich nunmehr Beratungen geltend gemacht, wovon die folgenden § 7 aus der Vorlage zu entnehmen.

Preussischer Landtag.

Herrenhaus.

Sitzung vom 20. März.
Zu Beginn der heutigen Sitzung wurde die Verlesung der neuen Mitglieder. Grafen Magnus und v. Jägerow, vorgenommen, dann folgte die Verlesung der Geschäftsberichte über die Jahre 1897/98 bis 1899/1900. Berichterstatter v. Kleinschmidt beantragte neben Erhebung der Kenntnisnahme die Annahme einer Resolution, in der er sich für die Erhebung der Kenntnisnahme für den Bau und die Aufrechterhaltung der Eisenbahnen und die Aufrechterhaltung der Eisenbahnen ausgesprochen und Herr v. Wittenberg dem Minister gebäht habe für sein Entgegenkommen, wurden die Anträge der Kommission angenommen.

Die Resolution eines Domänenpächters um Entlassung aus der Pacht sollte nach der Annahme der Regierung zur Erhöhung überzogen werden. Nachdem jedoch der Vertreter der Regierung erklärt hatte, der Reichstag durch Aufrechterhaltung selbst an der Höhe der Pacht nicht, wurde der Kommissionsantrag abgelehnt.

Es folgte der Gesetzentwurf betreffend Erwerb von Bergwerkseigentum für den Staat. Außer der Zustimmung zu dem Gesetzentwurf beantragte die Kommission eine Resolution, in der der Wunsch der Erwartung ausgesprochen, daß im Sinne der Reichsverfassung der Reichstag die Genehmigung erteilt, insbesondere für die Verleihung beider geschiedenen Konzeptionen die nötigen kirchlichen Einrichtungen getroffen werden. Der Gesetzentwurf gelangte zunächst ohne Erörterung zur Annahme. Zu der Resolution des Handelsminister Weller darauf hin, daß die Regierung in deren Sinne stets ihre Schuldigkeit getan habe und in dem von Reichsregierungen mit guten Beispielen vorzugehen ist. Graf v. Ehrenreich befragte die Annahme der Pächter in Rheinland und Westfalen und die Regierung, der großholländischen Mission mit aller Kraft Widerstand zu leisten. Handelsminister Weller bemerkte, die Bergwerksverwaltung in Eisenbahnen sei bisher ohne politische Arbeiter ausgeschlossen. Staatsminister Dr. Emsl erklärte, die Regierung trete der nationalpolitischen Bewegung mit aller Kraft entgegen. Innerhalb dieses rein beruflichen Gebietes diese eine staatliche Zinsel nicht geschaffen werden.

Darauf gelangte die Resolution zum Standrecht an Privatbahnen en bloc zur Annahme. Graf Wierbach begründete seinen seit Jahren wiederholten Antrag auf Vorlegung eines Gesetzentwurfes betreffend Verstaatlichung des Privatbahnenverkehrs in dem Antragsteller. Erklärer v. Wierbach erklärte, die Staatsregierung verkenne nicht im Geringsten die hohe Bedeutung einer Sicherung festen Besitzes und den Wert des Großgrundbesitzes und werde auf Herstellung des Adressatensystems ernstlich bedacht sein, aber auch die organische Umarbeitung des Privatbahnenverkehrs sei sehr schwerlich zu erreichen und wenn gebracht werden, daß das materielle Recht festgelegt sei, aber nun geteilt sei, die ganze neue Gesetzgebung, das bürgerliche Gesetzbuch, hineinzuarbeiten. Diese Arbeit sei sehr schwierig, werde aber mit allem Eifer gefördert werden. Auch der Landwirtschaftsminister vom Reichstag bekannte sich zu dem Grundsatze, daß es Aufgabe der Regierung ist, den Grundbesitz zu festigen und aus dem öffentlichen Verkehr zu ziehen; nur dadurch komme man zu einer Entlastung des Großgrundbesitzes. Oberbürgermeister Straßmann-Hildesheim beantragte, nicht für den Antrag auf Verstaatlichung des Stempels stimmen zu können, da eine Regelung des materiellen Privatbahnenverkehrs nicht in Angriff zu erheben. Reichstagliche Oberbürgermeister Straßmann-Hildesheim, auch er stellte sich Oberbürgermeister Straßmann-Hildesheim, auch er stellte sich eine Herabsetzung des Stempels. In seinen Schlussworten machte der Antragsteller dem Finanzminister gegenüber eine Weidung aus, der zufolge es geleglich möglich sein sollte, schon jetzt den Privatbahnenverkehr auf 1,0 Proz. herabzusetzen. Dies beantragte der Finanzminister zu einem Entschluß mit der Erwartung, Graf Wierbach sei ihm vollständig in der Richtung, nicht

aber in der Richtung über. In der hierüber wieder eröffneten Besprechung erklärte Oberbürgermeister Straßmann-Hildesheim, Graf Wierbachs letzte Haltung werde ein neues Licht auf seinen Antrag, den er eigentlich nach den ministeriellen Erklärungen hätte zurückziehen müssen; doch er dies nicht gethan, müßten er und seine Freunde schon gegen den Antrag stimmen. Derselbe wurde der Antrag angenommen.

Am 20. März wurde die Tagesordnung erledigt. Freitag: Provinzial-Landtagsgesetz, kleinere Rechnungen, Revisionen.

Abgeordnetenhaus.

52. Sitzung vom 20. März 1902, 11 Uhr.
Am Ministerialrat: v. v. Rheinbaben, v. Thielens. Bei schwachem Besuche wird heute die erste Lesung der Kleinbahnovorlage fortgesetzt.

Abg. Wronski (freil.) bittet, der Staat möge auch nach der Verabschiedung der Kleinbahnovorlage bei Gelegen auf Erhaltung neuer Kleinbahnen nicht übersehen gelassen. Weiter wünscht Redner eine Festsetzung der Grundstücke, welche der Staat bei der Festlegung des Fonds für Kleinbahnen vorzulegen hat. Minister v. Thielens habe schon 1895 ein solches Reglement in Aussicht gestellt.

Abg. Sump (Cent.) fragt über zu große Kapitalität des Staates gegenüber den Strecken. Diefes Verhalten habe nur zur Folge, daß die Verwaltung der Strecken durch die Staatsverwaltung vorzulegen noch erheblich gehäuft werde. Redner beantragte eine Linie Jülich-Siegburg.

Abg. v. Tiedemann (freil.) fordert die Erleichterung Hobens durch Sekundarbahnen im Interesse des Reisenden. Er habe schon vor zwei Jahren dem Minister einige Linien genannt, deren Bau unauflösbar sei. Die erstwähnte Verbindung dieser Winde lege er der Eisenbahnverwaltung erneut aus. Der Minister bringt die Linie Glimmer-Mongrovia nach Br.-Holland.

Abg. Maceo (natlib.) spricht sich Bedauern aus, daß durch die Vorlage zu viele Entlassungen hervorgerufen werden. Die Vorlage selbst lange nicht aus, das meiste werde von ihr erwartet haben. Von einem Interessengruppen zwischen West und Ost solle man in diesem Falle nicht sprechen. Der Westen könne nicht die Eisenbahnen. Natürlich würde sich der Westen dabei nicht ändern, wenn er selbst etwas mehr bekommen habe. Das Wenige, was die Regierung die, werde auch noch einen Gewinn durch neue Erträge, jedoch auf der heutigen Seite, welche die Vorlage seinen Einfluß haben. Die Witzungen des Gesetzes werden sich erst nach Jahren zeigen.

Abg. Wollmann (nl.) bittet, der Kleinbahn-Gesellschaften aus finanziellen Mitteln Unternehmungen zu gestatten, wenn die von ihnen gebauenen Linien dauernd nicht rentieren.

Abg. v. Kadow (natlib.) spricht sich für die Verleihung des Reichsbeschlusses an eine direkte Verbindung mit Warschau nicht befürwortet. Ich habe das Gefühl, es sei im Laufe der Zeit vertrieben, Herr Göttsche sei in seinen Forderungen unerschrocken gewesen. Das ist keineswegs der Fall. Göttsche hat wegen seiner unangenehmen geographischen Lage Anspruch, etwas besser behandelt zu werden als andere Provinzen. Andere Provinzen haben meist einen Strom, der ihnen einen Vorteil bringt. Das können wir leider von unserer Ost nicht haben. Göttsche hat seit den Jahren mit Sicherheit auf eine direkte Verbindung mit Warschau gerechnet. Diese Verbindung ist möglich, warum erfüllt man das den Wunsch Warschauer nicht, Göttsche ist jetzt der Personenerverkehr zwischen Warschau und Warschau noch schwach. Aber das ist doch die Folge der jetzigen mangelhaften Verbindung. Die Warschauer Bevölkerung ist nunmehr stark auf eine direkte Verbindung zwischen Warschau und Warschau. Das werden die doch nicht thun, wenn ein dringendes Bedürfnis nicht vorläge. Ich bitte den Minister, dieser Forderung gegenüber nicht hart und unangenehm zu sein. (Weißl.)

Abg. v. Strembedt (fr.) führt Beschwerde, daß das Geschäft der Bahnen nach in so erheblichem Maße ermangele. Dieser Antrag wurde zum Ausschuss an dem Reichstag, das beantragte Zuspätkommen an Eisenbahnen gebauet überführt.

Abg. Dr. Oesperger (fr.) bittet den Minister, die Eisenbahndirektionen anzuweisen, den Kleinbahnen gegenüber mehr Entgegenkommen zu zeigen als bisher.

Abg. Wadde (fr.) schlägt sich den Ausführungen der Abg. Göttsche in v. Kadow in Vertretung der Winde-Eisenbahn an. Zweifellos ist, daß im Eisenbahnministerium in den letzten Jahren eine Vernachlässigung der jüdischen Eisenbahnen stattgefunden hat. Da ist es ganz gerecht, wenn jetzt einmal für Solche ein klein wenig mehr geschieht als für andere Provinzen. Erbliche Vorbehalte der Reichsregierung sind, wenn diese nicht gehet. Die Ausführungen des Abg. Göttsche waren durchaus der Sache entsprechend.

Ein Regierungskommissar stellt nochmals in Abrede, daß Schließen der Eisenbahnverwaltung weniger berücksichtigt werde als die übrigen Provinzen.

Abg. Dr. Witz (fr.) Seit letzten Jahren habe ich hier im Laufe gemeinschaftlich mit Kollegen Weller die Herstellung der Linie von Oberbrügge nach Halber-Wappertitz-Sinlar befragt. Sieben Jahre haben wir nun warten müssen, wohl eine gewisse Sache. Nun aber sollte der Herr Minister auch ein menschliches Mitleiden haben und weniger ein hartes Herz. Ich bin in der Hoffnung, daß die Linie jetzt von jedem menschlichen Wesen befürwortet wird. Die Eisenbahn in Lindlar Nähe befristigen früher über 300 Arbeiter, die Steine gingen von uns bawerische Land hinein. In den letzten Jahren ist hier schneller Niedgang eingetreten. Nur Eisenbahnen können helfen. Ich verzichte darauf, zur Verhütung meines Wunsches noch mehr vorzutragen. Ich bitte darauf, daß das Haus bald in die Diskussionen gehen kann. (Beif.)

Abg. Wollmann (nl.) wünscht Fortsetzung einiger Eisenbahnlinien in Polen bis zur russischen Grenze.

Abg. Dr. Witz (fr.) spricht den Minister Dank aus, daß er die Linie von Eppin nach Bragan in die Vorlage mit aufgenommen hat und bittet dann, das Frage der Verstaatlichung der Linie Rathow-Gleiwitz in Erwägung ziehen zu wollen. Nachdem der Minister die Konzeption zu dieser Linie erhält habe, müsse er auch für die Rentabilität der Bahn mit sorgen.

Minister v. Thielens: Wenn wir dem Rathe des Reichstages folgen wollten, dann müßten wir gleich als Kleinbahnen übernehmen, die sich nicht sofort rentieren. Wenn man die Konzeption verlangt, dann beweist man das Bedürfnis mit vielen Argumenten. Rentiert sich dann aber die Linie nicht, dann ist doch nur erweisen, daß ein dringendes Bedürfnis nicht vorliege. Wenn aber gar nichts mehr ziele, dann wird die erwünschte Linie als fraglich wichtig. (Große Heiterkeit.)
Witz: Ich erkläre aber, daß die Linie nicht rentieren wird, so find mir alle nicht schaden. Darüber machen andere Organe, und denen können wir diese Sorgen nach den Erfolgen, die sie im Laufe der Jahrhunderte auf diesem Gebiete ertragen haben, getrost überlassen. Zahl der Reichs-Geldbesitz in eine schwierige Lage gekommen ist, behaupte ich sehr. Das heutige Ministerium entscheidet einen Beschlusse für die Linie, und ich werde deshalb behaupten, die Verstaatlichung dieser Bahn zu verbessern. Jede Bahn, die sich nicht rentiert, zu verstaatlichen, ist natürlich nicht angängig.

Abg. v. Bockstorn (natlib.) wünscht eine Kleinbahn zwischen Landsberg a. W. und Grotzen a. O.

Abg. Gump (fr.) macht sich gegen die Ausführungen des Abg. v. Göttsche und widerlegt die Behauptung, der Osten werde von der Eisenbahnverwaltung bevorzugt. Auch Schließen habe keinen Anlaß zu klagen. Er halte es auch nicht für gerechtfertigt, auf Millionen auszugeben, um die Linie von Warschau nach Breslau nur wenige Minuten zu verlängern. Freilich hat auch er gewünscht, daß die Linie von Warschau nach Breslau nicht rentieren würde. Dies hätte man um so eher erwarten können, als die Regierung bei der Verprechung der Arbeitstoth im Reichstage erklärt habe, sie wolle Alles thun, um die Arbeitstoth einzudämmen. Von allen neuen Linien erweise ihm die Strecke Ratow-Gleiwitz die besten Chancen als die wichtigste.

Abg. v. Zastrow (Cent.) befrwortet den Bau der Linie

Wien-Friedberg a. M. sowie der Linie Baderborn-Sorn Steinheim zur Entlastung der Strecke Baderborn-Altenbeken. Der Minister v. Thielens erklärt eine Entlastung der Linie von Baderborn nach Altenbeken nicht für notwendig.

Abg. Göttsche (Cent.) fordert die gleichfalls für den Bau der Linie Oberbrügge-Wappertitz aus.

Abg. Kante (fr.) verlangt den Bau der Strecken Sinsfeld-Schlag-Weißa-Lam und Geroldsdorf-Wilshofheim.

Abg. Kitter-Torn (fr. Wp.) spricht den Dank seines Staates aus, daß die Regierung zwei neue Linien erhalten habe und fordert dann den Bau neuer Linien zwischen Ebern und Guts.

Abg. Gumann (fr.) befrwortet den Bau der Linie Baderborn-Bippinger-Steinheim.

Abg. Prietze (natlib.) wünscht die Erleichterung des Güterverkehrs durch die Linie Lebnath-S. Wendel.

Abg. Kraemer (fr.) bittet den Minister, das lange vermachlässigte Altkreuzen links mehr zu berücksichtigen.

Abg. Dr. Gadenberg (nl.): Man mag über die Verbringung und Verstaatlichung des Westens oder Ostens denken wie man will. Man wird zugeben müssen, daß die Gebirgsregionen einer pflichtlichen Berücksichtigung des Eisenbahnministeriums noch sehr bedürfen. Das gilt insbesondere für die Gegend des Sauerlandes, wo die Landwirtshaft dringend um eine solche Förderung bittet. Der Minister könne einem im Sommerfester in unsere Gegend, er wird sehen, wie bereitwillig unsere Winde sind.

Abg. v. Staudt (nl.) begrüßt die Aufnahme der Linie Jülich-Wollstein in die Vorlage und hofft, daß die in der Vergründung der Vorlage in Aussicht gestellten Linien Neufels-Wollstein und Wollstein-Gräß sich auch bald einstellen werden.

Abg. v. Wollmann (natlib.) wünscht die Erleichterung der Linie Baderborn-Steinheim und verlangt Weiterführung dieser Linie bis Marburg.

Abg. Ochsens (nl.) fordert eine Kleinbahn von Seifen nach Ring a. Rh.

Abg. Jalin (fr.) wünscht eine Linie Antonhöhe-Nikolaus-Rixdorf-Altdorner-Steinheim.

Abg. Kadow (natlib.) spricht sich für eine Linie von Diefelsch nach dem Buchamer Industriegebiet aus.

Abg. Damb (nl.) unterstützt die vom Abg. Prietze vorgeschlagenen Winde.

Abg. Kante (natlib.) verlangt eine direkte Verbindung Hiesloch-Schwerte.

Abg. Wollmann (natlib.) wünscht Ausbau des Eisenbahnnetzes im Mittel.

Abg. Wollmann (natlib.) schlägt sich den Ausführungen des Abg. Gump über die Notwendigkeit der Linie Flato-Deutzhofen an.

Abg. v. Wittenberg (fr.) verlangt eine Zwischenlinie zwischen den Linien Flato-Deutzhofen und Flato-Deutzhofen. Der Minister v. Thielens (fr.) wünscht eine Bahnlinie von Rangensalza nach der Strecke Flato-Deutzhofen.

Was der Herr v. Strembedt über das Eisenbahn-Gesetz hat, gilt auch für den Kreis Wollmann.

Abg. v. Wierleben (natlib.) fordert eine neue Linie Oetelsbuck-Wollmann.

Abg. Dr. Frankmann (Cent.) befragt sich, daß die Bahn Oetelsbuck-Wierleben nicht entspricht. Hier sollten neue Linien Erleichterungen bringen, insbesondere die Linie Landsdorf-Friedland-Steinheim-Neufels-Deutzhofen.

Darauf befragt das Haus die Weiterberatung auf Freitag 11 Uhr. Schluß 6 Uhr.

Ausland.

Oesterreich-Ungarn.

Talches Gerächt.

Auch das Wiener „Strembedt“ bestätigt jetzt von maßgebender Stelle, daß die russische Gendarmen seien in das Reich einzuwandern, um eine Hausung vorzunehmen, auf Erfindung beruht.

Belgien.

Abrechnung des Gesetzes betreffend das Allgemeine Stimmrecht.

Der erste Artikel des Gesetzentwurfes betreffend das allgemeine Stimmrecht, welcher in der Mittwoch-Sitzung der Repräsentanten-Kammer beraten wurde, lautet: „Im Kommunalgesetz ist kein, auch wenn i. Belgien ein oder die gleichen Bestimmungen erlassen haben 2. 21 Jahre alt sein und 3. in der betreffenden Gemeinde seit sechs Monaten anwesig sein. Ein Inhabergang ist vor, nach dem Worte „Kommunalwähler“ die Worte „ohne Unterbrechung des Wohnortes“ zu setzen. Das Haus lehnte zunächst diesen Inhabergang, dann die einzelnen Paragraphen und damit den ganzen Artikel ab.“

Spanien.

Das Programm des neuen Kabinetts

unmittelbar nachfolgende Punkte: Die Wiedererrichtung der Kammer am 1. April, Verhaltung des Parlamentes, die Bildung eines besonderen Reichsministeriums, Reform des D. F. T. mit dem Betreuer, daselbe ganz abschaffen, Decentralisation der Verwaltung, Herabminderung der Zahl der Bischöfe und zwar von 53 auf 49, Untersuchung über die Ordensgesellschaften, Kräftigung der Rechte des Staates gegen die Ungläubigen der Kirche.

Schweden.

Reise des Königs.

Der König geht am 2. April über Stockholm, Köln und Paris zu dem nächsten Aufbruch in die Provinzen ab. Von dort aus wird sich der König nach Göttingen und Bremen begeben und auf dem Wege die Königin in Göttingen besuchen. Die Rückkehr des Königs nach Stockholm wird für Anfang Juni erwartet.

Der Krieg in Südafrika.

Am Mittwoch werden 1100 Südafrikaner und Mannschaften nach Südafrika eingeschifft.

Nach Meldungen aus Kapstadt verbrachte Lord Methuen eine gute Nacht. Die Temperatur ist normal. Auch hat Methuen wenig Schmerzen.

„Ein verdamnter Lügner“.

In englischen Zeitungen wurde am Donnerstag die Appropriations-Bill verlesen. Die Bill enthält in Art. 10 ein bittet um Auskunft über die Lage der Dinge in Südafrika und sagt, die Mitglieder der Opposition werden, wenn immer sie an die Regierung Anfragen hinsichtlich des Krieges richten, Pro-Vors und Freunde der Feinde des Landes genannt. Derselbe Beschuldigung, einen hässlichen Verleumdungen. Redner weist auf die Zahl der Mannschaften hin, die aus der Kapkolonie zu den Buren geschickt seien, und deutet an, daß die Ursache hierfür in der Art und Weise zu suchen sei, in der die Regierung die Angelegenheiten der Kolonie behandle. Staatssekretär für die Kolonien G. P. H. C. in London wird sich gegen die Anschuldigungen des Redners und es kommt zwischen beiden zu einem heißen Streit, gefolgt über dem Vorwurf des letzteren hinsichtlich der mangelhaften Mitteilungen über die Angelegenheiten in Südafrika. Im Laufe dieses Vortrages tritt Chamberlain die von Bannerman geäußerte Bedenken an, hinsichtlich der Verleumdung. Der Sprecher unterbricht ihn und bemerkt, das Verstehen sei unverständlich gewesen, notfalls Campbell-Bannerman ist zurückzuführen. Chamberlain sagt, ich ziehe meine Entgegnung ebenfalls zurück. (Beifall, Gelächter.) Chamberlain betreibt sodann mit Nachdruck den Vorwurf, daß die Regierung mit Mitteilungen über den Fortgang der Operationen zurückgehalten habe, und sagt, die Zahl der im Felde befindlichen Buren werde am etwa 9000 geschätzt. Die Regierung des Buren zu der Annahme, daß die Zahl beträchtlich, die beim letzten Unfall der Buren in die

