

Bezugsgebühr:

Die Redaktion...  
Herausgeber: Max I. No. 11 und No. 2006.  
Telegraphen-Adresse: Nachrichten Dresden.

# Dresdner Nachrichten

**Lobeck & Co.**  
Hoflieferanten Sr. Majestät des Königs von Sachsen.  
**Chocoladen, Cacaos, Desserts.**  
Einselverkauf Dresden, Altmarkt 2.

Anzeigen-Carif.

Die Annahme von Anzeigen erfolgt in der Druckerei...  
Kaufbrüder...  
Verlagshaus...

**Bernstein-Fussbodenlack**  
schnelltrocknend, mit Farbe von...  
Gehr. Stintz, Lack-Fabrik, Dresden-N., Quer-Allee 8.

**Garten-Schläuche**  
Größtes Lager! Verlässliche Qualitäten zu Fabrikpreisen...  
Reinhardt Leupolt, Dresden-A., Wettistr. 46

**Wessel & Friedrich**  
Waisenhausstrasse Königl. Hoflieferanten Waisenhausstrasse  
Oberharzer Sauerbrunnen  
günstigstes und billigstes Tafelwasser, a Flasche 15 Pf., bei 25 Flaschen 13 Pf. excl. Glas

**Bruchbandagen** Carl Wendschuch, Kgl. Hoflieferant und Amtlicher Sachverständiger, **Struvestrasse 11.**

Mr. 145. Spiegel: Der Morgan'sche Schiffahrtstrakt. Die preussische Votenrolle. Genfer Verband der Hotel- und Kaffeehändler. Verändertlich, mild. **Wittwoch, 28. Mai 1902.**

### Der Morgan'sche Schiffahrtstrakt.

Die Hamburg-Amerika-Bahndarfen-Aktien-Gesellschaft oder wie sie abgekürzt nach den Anfangsbuchstaben der einzelnen Wörter auch genannt zu werden pflegt „Hapag“, hat zu dem vor einiger Zeit bereits kurz mitgetheilten Abkommen, das die beiden großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften, „Hapag“ und „Norddeutscher Lloyd“, mit dem die Welt umspannenden Schiffahrtstrakt des Lordkanzlers J. Pierpont Morgan geschlossen haben, nähere Erklärungen veröffentlicht, die das ganze Tag-Blatt auf sich vereinigen. Die führenden Berliner Blätter fast aller Parteilagerungen theilen die Rundgebung an hervorragender Stelle im politischen Theile im Wortlaut mit und widmen ihr eingehende Besprechungen. Schon daraus erhellt zur Genüge, von welcher einschneidenden Bedeutung die Sache ist und wie tief sie die Grundlagen unserer nationalen und wirtschaftlichen Machtstellung berührt. In der That handelt es sich bei der allgemeinen Unruhe, die unsere patriotischen Kreise aus Anlaß der Morgan'schen Schiffahrtstraktplanne ergriffen hat, um ein unmittelbares natürliches Empfinden der deutschen Volkseele, das in keiner Weise künstlich aufgebaut und im parteipolitischen Interesse angeregt worden ist. Die deutsche Nation fühlt als solche, daß es in der Selbstständigkeit unserer führenden Seegesellschaften ein hohes vaterländisches Gut zu schützen gilt, das unbedeutend zu erhalten nicht bloß patriotische Ehrenpflicht, sondern auch ein unabwiesliches Gebot unserer wirtschaftspolitischen Weltstellung ist. Es entspricht daher durchaus den von der Lage gestellten Anforderungen, wenn die konservative Fraktion des Reichstags unter Führung des Grafen Kanitz beschlossen hat, die Reichsregierung über die Abmachungen der beiden deutschen Gesellschaften mit dem Morganstrakt zu interpellieren, um dadurch zur Klärung der Ansichten und zur Verübung der ungewissenheit erregten Gemüther beizutragen.

Der politische Kern der Vereinbarungen besteht nach den jetzt erfolgten authentischen Darlegungen in denjenigen Bestimmungen, die auf die Gewährleistung der nationalen Unabhängigkeit unserer beiden Linien gerichtet sind. Danach verpflichtet sich das Sundland, weder direkt noch indirekt Aktien der deutschen Gesellschaften zu erwerben. Ferner befragt eine besondere Vorchrift: „Für die Dauer eines etwaigen Krieges zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten, Deutschland und England oder England und den Vereinigten Staaten tritt der Vertrag außer Kraft.“ Hierdurch wird erreicht, daß den deutschen Gesellschaften im Kriegsfall noch keiner Richtung hin die Hände gebunden sind, sie vielmehr ihre Verpflichtung gegenüber der deutschen Regierung zur Stellung von Hilfsschiffen für die Kriegsmarine voll zu erfüllen vermögen. Im Zusammenhang hiermit sind dann auch von den Direktoren beider Gesellschaften Statutenänderungen vorgeschlagen worden, die zunächst in der heutigen Generalversammlung der „Hapag“ zur Abstimmung gelangen sollen. Diese betreffen im Wesentlichen, daß alle Mitglieder des Aufsichtsraths die deutsche Reichsangehörigkeit besitzen und innerhalb des Deutschen Reiches ihren Wohnsitz haben müssen. Weiter soll bei Beschlüssen über eine Abänderung des Gegenstandes des Unternehmens eine Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Aktienkapitals erforderlich sein und wenn die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft, Abänderung der Vorchriften über den Aufsichtsrath oder die Auflösung der Gesellschaft in Frage kommen, soll die Mehrheit sogar vier Fünftel des Aktienkapitals betragen müssen und überdies die Befähigung des Beschlusses durch eine zweite Generalversammlung mit derselben Mehrheit nöthig sein.

Zur Kritik dieser Bestimmungen ist zu bemerken, daß sie einen vollkommenen idealen Schutz gegen die Gefahr einer Amerikanisierung der deutschen Linien nicht gewähren. Für den Vorstand und Aufsichtsrath könnte der von den Amerikanern beabsichtigte Zwang immer noch durch die Einschlebung von Strohmannen erreicht werden und es bleibt auch fraglich, ob die Forderung der drei Viertel sprachlich nicht zu unklar ist, „Smartners“, d. h. auf gut Deutsch unbedingte Verlebensheit in Handel und Wandel, gewissenhaft genug sein werden, um sich streng an die Vertragsklausel zu halten, fast deren das Sundland weder direkt noch indirekt deutsche Schiffahrtstrakt Aktien erwerben darf. Sollte es also denen am Morgan auf irgend eine Weise gelingen, 3/4 oder 2/5 des Aktienkapitals der beiden deutschen Linien in amerikanische Hände zu bringen, so hätten sie die Mehrheit und könnten es durchsetzen, daß die Gesellschaften ganz unter amerikanische Vormühsigkeit gelangen. Ja, es ist sogar noch mit einer anderen Gefahr zu rechnen, nämlich mit der Möglichkeit, daß das amerikanische Angebot so strenghaft verlockende Bedingungen stellt, daß selbst eine fast einstimmige Mehrheit der deutschen Aktionäre sie in wiederholter Zustimmung gutheißt. Gleichwohl wird man den starken und energischen Willen zur Fernhaltung aller Handhaben, die zu einer Entnationalisierung der Gesellschaften führen könnten, wie er sich auf Seiten der zur Zeit leitenden Männer der beiden Linien in dem Abkommen und den beantragten Statutenänderungen ausdrückt, vom nationalen Standpunkte dankbar anerkennen müssen. Das unbefangene Urtheil wird daher lauten müssen, daß die Direktoren beider Linien ihre volle patriotische Schuldigkeit getan haben, indem sie mit allen Kräften bestrebt gewesen sind, jede Gewähr gegen die

Gefahr der Amerikanisierung zu schaffen, die von persönlicher Wachsamkeit und Umsicht überhaupt geboten werden kann. Sollten freilich schließlich einmal die Verhältnisse sich stärker erweisen als der gute patriotische Wille der leitenden Persönlichkeiten, dann würde ohne Frage der Ruf nach Verstaatlichung unserer beiden großen Ueberseeflotten mit stürmischer Gewalt erhoben werden. Wie sehr die Stimmung für eine solche Maßregel in manchen Kreisen bereits vorbereitet ist, mögen beispielsweise die Auslassungen des konservativen „Reichsboten“ zeigen. Das genannte Blatt erklärt den Schiffahrtstrakt für eine „kapitalistische Ungewissheit, wie sie die Welt noch nicht gesehen habe“, und meint, die Staaten sollten darauf bedacht sein, sich selbst und ihre Länder vor solchen in ihren Wünschen ganz unberechenbaren Bindungen zu schützen; der „von allen sittlichen Gesichtspunkten und Grundätzen losgelöste, lediglich nach den wirtschaftlichen Macht- und Gewinnwünschen der herrschenden Kapitalisten würde eine eberne Zwangsberrschaft herbeiführen, welche die große Masse der Bevölkerung in die Sklaverei wirtschaftlicher Abhängigkeit stürzen müßte, der auch die soziale und politische bald folgen würde“. „Es kann gar nicht fraglich sein“, so resumirt sich das konservative Blatt, „daß solche Bindungen zur Verstaatlichung der Produktions- und Verkehrsmittel herausfordern und also eine Annäherung des sozialistischen Staates sind. Denn so viel ist sicher, daß die Bevölkerung schließlich lieber alle diese Machtmittel in der Hand des Staates sieht, wo sie selbst durch die parlamentarische Einwirkung darauf hat, als in den Händen einiger Großkapitalisten.“ Die Gründe, die gegen eine Verstaatlichung der Schiffahrtsgesellschaften sprechen, sind an dieser Stelle in der Nummer 50 des laufenden Jahrganges gewürdigt worden. Immerhin könnte, wie gesagt, eine Entwidlung eintreten, auf die der Sach von den zwei Uebeln passen würde, unter denen man das kleinere zu wählen hat.

Die Bedeutung des Abkommens vom wirtschaftlich-finanziellen Standpunkte der beiden deutschen Gesellschaften aus erläutert die „Nat.-Ztg.“ in folgenden Sätzen: „In denjenigen Bestimmungen, die über den nordatlantischen Dampferdienst hinausgehen, zeigt sich, wie vollkommen auch Herr Morgan die Macht respektieren mußte, die sich die deutschen Ueberseeflotten im Weltverkehr errungen haben. Das beste Zeichen dafür ist wohl die Thatsache, daß einer deutschen Linie das Monopol selbst für den Verkehr gewisser amerikanischer Häfen unter einander zugestanden wird. Die deutschen Ueberseeflotten haben in dieser Organisation ihre alte Vormachtstellung überall da, wo sie eine solche bisher beieffen oder neuerdings geschaffen haben, vollaus gewahrt. Es ist ihnen an keiner Stelle eine neue Konkurrenz bereitet worden, sondern lediglich auf dem einen Hauptgebiete ihrer Verkehrsbeziehungen eine Anzahl kleinerer, in ihrer gegenseitigen Uebermacht durch Herabdrücken der Frachten und Herausschrauben der Betriebskosten gefährlicher Gegner durch eine einseitliche, gleichberechtigte Macht erzieht, mit der vom ersten Augenblicke an ein Schutz- und Trugbündnis unter Vereitigung der gegenseitigen und zur gemeinsamen Bekämpfung der fremden Konkurrenz geschlossen ist. Bei gerechter Würdigung dieser Thatsache wird man kaum mehr bezweifeln können, daß die deutschen Gesellschaften richtig daran gehandelt haben, einen tausend Wunden schlagenden Kampf mit der neuen Schiffahrtsgewalt zu vermeiden, sich durch das Bündnis mit ihr für mindestens 11 Jahre gegen die gefährliche Konkurrenz auf ihren Hauptlinien zu sichern und sich obendrein gewissermaßen eine Zinsgarantie von 6 Prozent gegen sie zu lassen.“ Vorzubedenken ist noch eine Aeußerung der „Frankf. Ztg.“. In der es heißt, es unterlege keinem Zweifel, daß die Abmachungen der deutschen Gesellschaften mit dem amerikanischen Schiffahrtstrakt im Einklang mit der Reichsregierung erfolgt seien, und es sei auch kein Geheimniß, daß der Kaiser persönlich sich dafür interessiert habe.

Die meisten Bedenken vereinigen sich auf die Stelle des Vertrages, die von den Oceanfrachten handelt. In vorstichiger Verfassung besagt das Abkommen hierüber nur, daß derartige Vereinbarungen über die bereits bestehenden Abmachungen hinaus „vorläufig“ nicht in Aussicht genommen seien. Was in diesem die Zukunft, und vielleicht schon eine recht nahe, auf diesem Gebiete bringen wird, erscheint doch zum Mindesten recht unsicher. Herr Morgan arbeitet für amerikanische Interessen, und er wird deshalb sein Augenmerk darauf richten, daß die Frachttarife für Rastengüter, die aus Amerika nach Deutschland gehen, zu Gunsten der amerikanischen Ausfuhr verbilligt werden. Darauf weist auch die Verbindung des Trakts mit den amerikanischen Eisenbahnen hin, welche die Produkte des amerikanischen Westens nach den östlichen Häfen schaffen. Nun steht allerdings in dem Vertrage, daß die Trachtschiffe nur mit Genehmigung der beiden deutschen Gesellschaften die Häfen von Bremen und Hamburg anlaufen dürfen, und diese Genehmigung wird unter solchen Umständen sicher nicht ertheilt werden. Dann bleibt aber für die Amerikaner immer noch der Umweg offen, daß sie ihre für Deutschland bestimmten Waaren erst nach holländischen oder englischen Häfen bringen und von dort aus unter fremder Flagge die Einfuhr nach Deutschland betreiben. Da ferner Herr Morgan zugleich Leiter des Stahltrades ist, kann er leicht in die Versuchung gerathen, dessen Interessen auf Kosten seiner Ueberseeflotten zu fördern, d. h. den amerikanischen Stahl fast umsonst nach England, Belgien und Frankreich zu verkaufen, und so der europäischen Eisen-

industrie eine gefährliche Konkurrenz im eigenen Abgabebiete zu machen. Auch andere amerikanische Waaren, und nicht zum wenigsten landwirtschaftliche Erzeugnisse, könnten mit gleichen Mitteln dem europäischen Markte ausgezogen werden. Diese jetzt noch einigermaßen fern liegende Gefahr aber wäre, wie selbst die „Kreuzzeitung“ mit einem Compliment an die Direktoren der beiden deutschen Linien unumwunden zugiebt, abut geworden, wenn die deutschen Gesellschaften sich nicht auf einen Vergleich eingelassen, sondern den Kampf mit dem Morganstrakt aufgenommen hätten. Herr Morgan hätte zweifellos alsbald die Ueberseeflotten nach Deutschland so weit heruntergedrückt, daß nur eine Ueberseeflotten mit amerikanischen Weisen gehabt hätten, und wenn auch die deutschen Gesellschaften vielleicht schließlich Sieger geblieben wären, unser Ueberseeflotten wäre doch bis dahin ganz und gar der amerikanischen Konkurrenz preisgegeben gewesen. Es steht zu erwarten, daß gerade der Einfluß des Schiffahrtstrakts auf die Oceanfrachten bei der Verhandlung der Interpellation Kanitz im Reichstage besonders eingehend erörtert werden wird. Für die Behauptung einzelner Blätter, daß die Interpellation nunmehr gegenstandslos geworden sei, fehlt es an einer zureichenden Begründung.

### Neueste Drahtmeldungen vom 27. Mai.

(Nacht eingehende Depeschen befinden sich Seite 4.)  
Berlin. (Priv.-Tel.) Das Abgeordnetenhaus nahm heute seine Sitzungen nach der Pinguinpause wieder auf. Auf der Tagesordnung stand die erste Lesung des Gesetzentwurfs, betr. Maßnahmen zur Stärkung des Centralismus in den Provinzen Westpreußen und Polen. Ministerpräsident Graf Bülow vermahnt auf keine früheren Darlegungen über die Polenpolitik. Die Frage stehe am letzten Ende so: Haben wir das Recht, Maßnahmen zu treffen im Interesse der Sicherheit und Integrität der Monarchie? Wir haben nicht nur das Recht dazu, sondern die Pflicht. Es ist für uns ein Gebot der Nothwendigkeit, Schutzmaßnahmen aufzurichten, an denen die staatsrechtliche europäische Agitation und ihre Infiltrationsströme gescheitern. Wir werden die verfassungsmäßigen Rechte unserer politischen Bürger auch fernerhin gewissenhaft achten. Neben dem Centralismus (Polen) ja gewiß, ich halte nichts von kleinlichen Maßnahmen, von Adressen, aber Alles, was auf die Ueberwindung der Integrität unseres Staates abzielt, werden wir rückgratlos unterdrücken. Wir werden das Deutschthum national und kulturell zu fördern trachten. Unsere innere Kolonisation hat sich schon jetzt bewährt durch Heranziehung geeigneter Elemente zur Lösung des Deutschthums in den gemischtsprachigen Provinzen, sie hat sich bewährt auch in wirtschaftlicher Hinsicht, indem durch planmäßige Aufzucht von Gütern, durch Drainage und sonstige kulturelle Maßnahmen auf den neugewonnenen Stellen der Hebung der Landeskultur im Allgemeinen wesentliche Dienste geleistet worden sind. Von den Mitteln, die ich im Januar für die Zukunft in Aussicht nahm, ist das in dieser Vorlage enthaltene Ende zu erste. Der Anhebungsanlaß neigt allmählich seinem Ende zu. Wenn wir jene Politik fortsetzen wollen, wie sie Herr Widmann im Jahre 1886 eingeschlagen hat, und wenn wir in beiderseitigem Tempo thun wollen, was ich im Januar als Gegenagitation gegen die polnischen Bestrebungen bezeichnete, ist eine allmähliche Neuauffüllung des Anhebungsanlaßes unerlässlich. Wenn wir damit schon jetzt vorgehen, so geschieht das, um allen beteiligten Kreisen völlige Klarheit darüber zu verschaffen, was wir im Interesse der Erhaltung des Deutschthums im Osten zu thun fest entschlossen sind. Undem wir jetzt einen so hohen Kredit für diese Zwecke sind und für eine Reihe von Jahren fordern und festlegen, thun wir öffentlich und vor dem ganzen Lande kund, daß wir unsere Colonisationspolitik ohne Högen und ohne Schwanken in ruhiger und fester Weise weiter verfolgen werden. Die in Artikel 1 der Vorlage geforderten 150 000 000 sollen von der Anhebungscommission in der bisherigen Weise weiter verwendet werden. Die bisherigen Erfolge der Commission beweisen, daß sie im großen Ganzen ihre Aufgabe recht erfüllt hat. Die jetzt geforderten Summen geben eine um so bessere Hoffnung auf die Zukunft, je profitlicher die Anhebungscommission künftig ihre Aufgabe anfaßt wird. Ich werde daher sorgen, daß das geschieht, ohne bürokratische Schwerkälte und ohne Engstirnigkeit. Die gegenwärtige Bewegung im Grundbesitz in jenen gemischtsprachigen Gegenden ist eine sehr lebhaft. Es sind uns gegenwärtig nicht weniger als 40 000 Hektar Land zum Kaufe angeboten. Allerdings fehlt es an dem geeigneten Material von Anhebern, dieses kann erst allmählich beschafft werden. Die zeitweilige Verhaltung, wie sie bisher eingerichtet gewesen ist, ist oft ziemlich kostspielig, deshalb empfiehlt es sich, künftig solche Güter, mit deren Veräußerung nicht sofort vorgegangen werden kann, einstweilen zu verpachten. Nach Ablauf der Pachtperiode sollen die Güter in der bisherigen Weise veräußert werden. Ein Theil der Güter, die sich weniger zur Veräußerung, als zur Bewirtschaftung als große Güter eignen, soll, und damit komme ich zu Artikel 2 der Vorlage, dem Domänenbesitz des Staates zuerlassen und event. angekauft werden. Es empfiehlt sich das sowohl aus politischen, wie aus wirtschaftlichen Gründen. Der berrige deutsche Grothandelsbesitz ist größtentheils einzwangig in polnische Beziehungen, und ist er vielfach in der Hand von Fremden. Deshalb dient er nicht so, wie es wünschenswert wäre, den nationalen Zwecken, die wir verfolgen. In dem Domänenpächter gewinnen wir nicht nur in landwirtschaftlicher Hinsicht nützliche, sondern auch in politischer Hinsicht zuverlässige Elemente. Es werden damit neue Centren für unsere deutsch-nationale Politik geschaffen. Entschlossene Verwahrung muß ich gegen die laut geäußerte Behauptung einlegen, als ob die geforderten Millionen zu irgend einem anderen als diesem nationalen Zwecke Verwendung finden würden, und als ob sie dazu dienen sollten, verfrachte wirtschaftliche Elemente zu schützen. Davon ist keine Rede. Ich werde dafür sorgen, daß uns bei Verwendung dieser Summen lediglich der nationale Gesichtspunkt leiten wird. Ich habe schon gesagt, daß diese Vorlage die erste Einlösung des Wechsels ist, von dem ich im Januar sprach. Es wird nicht der letzte Wechsel sein.

Druckerei: Friedrich & Glöckner, Schellstr. 10, Dresden-N.