Bezugs-Preis

für Leipzig und Vororte: In der Haupt-Expedition oder deren Ausgabestellen abgeholt monatlich: Ausgabe A (1 mal täglich) 70 Pf., Ausgabe B (2 mal täglich) 80 Pf., bei Zustellung ins Haus Ausgabe A 80 Pf., Ausgabe B 1 Mark. Durch unsere auswärtigen Ausgabestellen und durch die Post bezogen (1 mal täglich) innerhalb Deutschlands monatlich 1 Mark ausschl. Bestellgebühren, für Oesterreich-Ungarn 5 K 45 h vierteljährlich, die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Diese Nummer kostet auf allen Bahnhöfen und bei den Zeitungs-Verkäufern **10 Pf.**

Redaktion und Expedition: Johannisgasse 8.
Telephon Nr. 153, Nr. 222, Nr. 1173.
Berliner Redaktions-Bureau: Berlin NW. 7, Prinz Louis Ferdinand-Straße 1.
Telephon I, Nr. 9275.

Abend-Ausgabe B.

Leipziger Tageblatt
und
Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis

die 6gespaltene Petitzeile für Geschäftsinserate aus Leipzig und Umgebung 25 Pf., Familien-, Vereins- u. Kleinanzeigen, Wohnungs- u. Stellen-Anzeigen, sowie Ein- und Verkäufe 20 Pf., finanzielle Anzeigen 30 Pf.,
für Inserate von auswärts 30 Pf.
Reklamen 75 Pf., auswärts 1 Mark. Beilagegebühr 4 Mark p. Tausend exkl. Postgebühr. Geschäftsanzeigen an bevorzugter Stelle im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif.
Für Inserate vom Auslande besonderer Tarif.

Anzeigen-Annahme: **Augustusplatz 8,** bei sämtlichen Filialen u. allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes.

Für das Erscheinen an bestimmten Tagen u. Plätzen wird keine Garantie übernommen. Festerteilte Aufträge können nicht zurückgezogen werden.

Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlg., Lützowstraße 10 (Tel. VI, 4603).
Filial-Expedition: Dresden, Marienstr. 34.

Nr. 51. **Mittwoch** 20. Februar 1907. **101. Jahrgang.**

Das Neueste vom Tage.

(Die nach Schluß der Redaktion eingegangenen Depeschen stehen auf der 3. Seite des Hauptblattes.)

Jubiläum des Norddeutschen Lloyd.

Die Festlichkeiten anläßlich des Jubiläums des Norddeutschen Lloyd begannen gestern, wie uns aus Bremen mitgeteilt wird, mit einem Festessen, das der Aufsichtsrat und der Vorstand des Norddeutschen Lloyd zu Ehren des Direktors Bremermann, welcher während der 50 Jahre des Bestehens des Lloyd bei diesem tätig gewesen ist, veranstaltete. Zu der Feier hatten sich die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstandes des Lloyd mit ihren Damen vollzählig eingefunden, die den Jubilar zunächst herzlich beglückwünschten. Der Festsaal war mit prachtvollen Lorbeer- und Blumenarrangements, die Tafel mit den Bremer Farben Rot-Weiß äußerst geschmackvoll dekoriert. Die Gesellschaft bestand, wie „Wolffs Bureau" meldet, aus zirka 50 Personen. Bei dem Essen sprach der Präsident des Norddeutschen Lloyd, Geo Plate, auf Bremermann und überreichte ihm namens des Aufsichtsrates und der Direktion in Anerkennung der hervorragenden Dienste um den Lloyd einen kunstvoll gearbeiteten Tafelaufsatz in Gestalt eines Schiffes. Der Redner feierte den Jubilar als einen stets wackeren Mann, der seit Beginn der Lloyd-Gesellschaft geduldet und der immer durch seine schlichte Art und seine Treue dem Personal ein Muster gewesen sei. Generaldirektor Dr. Wiegand wandte ebenfalls auf Bremermann und schloß mit dem Wunsche, daß der Jubilar noch Beendigung der ersten beiden Quartale einen Schritt ins dritte antreten möge. Der Jubilar dankte hierauf mit bewegten Worten. Konsul Noye überreichte in seiner Eigenschaft als württembergischer Konsul Herrn Bremermann das Ritterkreuz 1. Klasse des württembergischen Kronen-Ordens.

Rußlands politischer Bankerott.

Ueber die Veranlassung zu dem Proteste der Konsuln von Odessa wird gemeldet: Ein vom Verband der russischen Leute in Odessa veranstaltetes Fest war von unerhörten, speziell gegen die Juden gerichteten Ausschreitungen begleitet. Innerhalb 4 Tagen wurden an 250 Menschen durch Messerstiche verwundet. Die meisten Kaufleute haben den Börsenbesuch eingestellt. Es werden neue Judenhetzen befürchtet. Dem Gouverneur Kaulbars ist aus Petersburg Befehl zugegangen, dem Unfug energisch entgegenzutreten. — Wann wird die russische Regierung sich endlich von diesem unwürdigen Kaulbars befreien, der einst in Bulgarien Mordgesellen gegen Fürst und Minister dang, dagegen im mandschurischen Kriege seine Hände sorgfältig vom Japaner-Blut rein erhielt.

Amerika und Japan.

Der Wortlaut des Amendements zum Einwanderungsgesetz der Vereinigten Staaten wurde gestern in Tokio veröffentlicht und erregte große Unzufriedenheit. Die besser unterrichteten Kreise schienen darauf vorbereitet zu sein und fügen sich in die Lage, die sie als unvermeidlich betrachten. Eine aufmerksame Beobachtung führt zu der Annahme, daß sich der Bevölkerung keine Erregung bemächtigen wird, wohl ein peinliches Gefühl, das durch Berichte verursacht wird, daß die Leute in San Francisco sich eines Erfolges rühmen. Aus Honolulu wird gemeldet: Eine gestern abend hier abgehaltene Versammlung von Japanern sandte an den Präsidenten Roosevelt ein Telegramm ab, welches gegen das Verbot der Einwanderung von Japanern Einspruch erhebt mit dem Hinweise, daß dadurch die Japaner für dauernd zu Sklaven gemacht würden. Auch Kapitalisten von Hawaii telegraphierten an das japanische auswärtige Amt, daß die Japaner auf Hawaii sich entschieden dem Einwanderungsverbot widersetzten, welches unvereinbar sei mit der Würde des japanischen Reiches und verderblich für die Interessen Japans auf Hawaii. — Ein japanisches Geschwader soll vor Honolulu kreuzen!

Politisches.

Eine neue Kolonial-Denkschrift.

Dem Reichstage ist eine ausführliche Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee zugegangen. Danach hat der Außenhandel dieser Schutzgebiete im Jahre 1905 ohne Einbeziehung des Wertes der Regierungsgüter für Deutsch-Südwestafrika (Gouvernement und Schutztruppe) einen Wert von 99 208 517 ℳ erreicht. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahre mit 71 293 214 ℳ eine Steigerung von 27 915 303 ℳ.

Am Gesamthandel der Schutzgebiete ist Deutschland in den letzten Jahren wie folgt beteiligt gewesen:

1905 von rund 99 208 000 ℳ mit 63 184 000 ℳ oder mit 63,7 v. H.,
1903 von rund 67 371 000 ℳ mit 33 775 000 ℳ oder mit 50,1 v. H.

In Ostafrika macht der Eisenbahnbau Dar es Salam—Morogoro befriedigende Fortschritte. Die Usambara-Eisenbahn ist von der Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft, an die sie seit dem 1. April 1905 verpachtet ist, betrieben worden. Der Verkehr hat sich auch auf der im Berichtsjahre neu hinzugetretenen Strecke Korogwe—Mombo in befriedigender Weise entwickelt. In Kamerun wurde im Berichtsjahre seitens der Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft der Bau der Eisenbahn von Duala nach den Manengaba-Bergen durch Erkundung des Geländes vorbereitet.

In Togo übernahm mit dem Tage der Eröffnung der Küstenbahn auf Grund eines vorläufigen, bis zur Eröffnung des Betriebes der Inlandbahn Lome—Palime dauernden Vertrages die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. zu Berlin den Betrieb der gesamten Verkehrsanlage. Gleichzeitig mit der Eröffnung der Küstenbahn und der Uebergabe der Verkehrsanlage an die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. wurde die Rede von Ancho gesperrt und der Brückenzwang in Lome eingeführt.

In Ostafrika ist in Verbindung mit dem Bau der Morogoro-Eisenbahn eine Kaianlage begonnen worden, die Dar es Salam zum Stapelplatze für die kleineren ostafrikanischen Häfen und gleichzeitig zum Mittelpunkte des Frachtverkehrs der deutschen Ostafrikalinie nach Ostafrika machen soll. Die Bauarbeiten für die neue Werftanlage auf Kurasini waren in Angriff genommen.

Eine nach den im vorigen Jahresbericht dargelegten Grundsätzen neu aufgestellte Uebersicht über das in den Schutzgebieten in Afrika und der Südsee in Form von Gesellschaften (Kolonialgesellschaften, Aktiengesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung) werbend angelegte deutsche Kapital weist 146 875 405 ℳ auf, von denen 128 937 005 ℳ auf eingezahltes Gesellschaftskapital und 17 938 400 ℳ auf Anleihen entfallen. Gegenüber dem eingezahlten Gesellschaftskapital von 128 937 005 ℳ beträgt das Nominalkapital der Gesellschaften nach den Statuten 148 959 600 ℳ.

Die allgemeine Finanzlage der Schutzgebiete für 1907 zeigt infolge des Erlöschens der Aufstandsbewegung in Ostafrika und der räumlichen Beschränkung der kriegerischen Operationen im Südwestafrika ein günstigeres Bild als in den letzten Jahren. Die einmaligen Ausgaben, für die im Jahre 1906 noch 126 419 000 ℳ angefordert werden mußten, konnten in den im November 1906 dem Reichstag vorgelegten Etatsentwürfen für 1907 auf 70 720 000 ℳ ermäßigt werden. Die in den Etatsentwürfen für 1907 vorgesehene Steigerung der fortdauernden Ausgaben von 25 810 000 ℳ auf 28 938 000 ℳ, also um 3 128 000 ℳ wird zum größten Teil durch die Zunahme der eigenen Einnahmen der Schutzgebiete gedeckt werden.

*

Die Kaiseraudienz der Braunschweiger. Die in Sachen der braunschweigischen Thronfolgefrage von den braunschweigischen Reichstagsabgeordneten nachgesuchte Audienz beim Kaiser wird nach der „Münch. Allg. Ztg." bewilligt werden. Dagegen meldet ein Provinzblatt, daß die Audienz der drei Reichstagsabgeordneten von dem Kaiser nicht angenommen worden sei. Durch ein Schreiben von Anfang Oktober an den Herzog von Cumberland sei des Kaisers Stellung klar genug geworden.

* **v. Bülow-Bosse,** der neue Oberpräsident von Schleswig-Holstein, steht im 53. Lebensjahr und war seit 1894, wo er das Landratsamt des Kreises Stormarn aufgab, nicht mehr im Staatsdienste. Seit 1889 gehört er dem Abgeordnetenhaus als Vertreter des Wahlkreises Stormarn-Wandsbek an und zwar als Mitglied der freikonservativen Fraktion.

Rg. **Wahlprotest.** Wie uns ein Privattelegramm aus Weimar meldet, legte dort die Sozialdemokratie Protest ein gegen die Gültigkeit der Wahl, da mehrfach ungesetzliche Wahlbeeinflussung nachgewiesen werden könne.

* **Preußische Eisenbahnverwaltung.** Nach einem neuen Erlaß sollen Eisenbahnbeamte unbekannte Personen, die sich ihnen als Vorgesetzte bezeichnen, nicht ohne weiteres als solche ansehen, auch nicht, wenn die Betreffenden eine entsprechende Uniform tragen; sie haben vielmehr nur deren Befehle entgegenzunehmen und dienstliche Fragen zu beantworten, wenn sich die unbekannten Personen durch geeignete Nachweise gehörig legitimieren und der Angeredete sich die Ueberzeugung verschafft hat, daß die betreffende Person zu seinen Vorgesetzten gehört. Bedienstete, die einen Ausweis verlangen, sind sofort zu befriedigen und nicht etwa auch noch zur Rede zu stellen.

* **Justiz und Presse.** Der Redakteur Müller von der „Bresl. Volkswacht" wurde gestern wegen Richterbeleidigung, begangen in einem Artikel des Blattes, welcher sich über einen richterlichen Ausspruch, der Redakteur habe überhaupt nicht das Recht, alles, was ihm mitgeteilt werde, zu veröffentlichen, abfällig äußerte, zu 1 Monat Gefängnis verurteilt.

sk. **Berufung im Liman—Mehring-Prozeß.** Wie die „Leipz. Volksztg." mitteilt, werden sich die im Beleidigungsprozeß Liman contra Mehring und Genossen zu Gefängnisstrafen verurteilten Redakteure der „Leipz. Volkszeitung", Dr. Mehring, Kreßin und Seeger bei dem Urteil des Schöffengerichts nicht beruhigen, sondern sich „aus politischen Rücksichten", wenn auch „mit großem Widerstreben" an die höheren Instanzen wenden.

*

* **Die Bewegung in Bulgarien.** Am Montag nahm eine in dem Dorfe Strasschitze stattgehabte oppositionelle Volksversammlung infolge der Herausforderungen durch die Polizei einen blutigen Verlauf. Ein Bauer wurde getötet, mehrere verwundet.

* **Dr. Lueger.** In dem Befinden des Bürgermeisters Lueger ist seit zwei Tagen eine Besserung eingetreten. Die Aerzte erklärten, daß bei anhaltender Besserung der Bürgermeister sich Mitte März zur Erholung nach dem Süden begeben könne.

* **Die russischen Abgeordnetenwahlen** sind jetzt im Gange. Insgesamt sind bisher 173 Abgeordnete zur Reichsduma gewählt, darunter 8 Monarchisten, 16 Gemäßigte, 9 Oktobristen, 1 Mitglied der Partei der friedlichen Erneuerung, 29 Kadetten, 19 Sozialdemokraten, 4 von der Arbeiterpartei, 37 Linksstehende, 40 Nationalisten, 3 von der äußersten Linken, 7 parteilose Linksstehende. Unter den Gewählten befinden sich 14 ehemalige Abgeordnete zur Reichsduma, darunter Michail Stachowitsch, einer der Begründer des Oktoberverbandes, der jetzt der Partei der friedlichen Erneuerung angehört. Stachowitsch war einer derjenigen, denen Stolypin seinerzeit das Ministerportefeuille angeboten hat. Im Jahre 1902 erhielt er einen allerhöchsten Verweis wegen der Beteiligung an einer illegalen Semstwokonferenz. In der ersten Duma war Stachowitsch Gegner eines verantwortlichen Ministeriums.

* **Marokkanisches.** Gegenüber den Ausführungen des „Matin", welcher unter Hinweis auf den Molenbau von Tanger und das seinerzeitige Darlehen von 10 Millionen Mark von einem deutschen Protektorat über Marokko sprach,

Feuilleton.

> Alles Leben ist Raub;
> Funken, die Sonnen entstammen,
> Lodern, das All zu durchflammen,
> Da verschluckt sie der Staub.
>
> Hebbel.

Nicht im Leben, sondern am Leben zugrunde gehen, ist ein hartes Wort. Feuerbach.

Ein gutes Buch muß lehren, die Welt zu ergreifen und doch nicht sich an die Welt zu verlieren. Otto Ludwig.

Das Leben mit andern ist gut, aber das Leben mit sich selbst ist besser. Auerbach.

Zum fünfzigjährigen Jubiläum des Norddeutschen Lloyd.

Von Gustav Adolf Erdmann (Weißenfels).

„Navigare necesse est, vivere non est necesse!" — Dieser Spruch am „Haus Seefahrt" in Bremen kehrt eine der größten Wahrheiten des modernen Wirtschaftslebens. Man nehme einem modernen Staate die Möglichkeit, die See als freien Verkehrsweg zu benutzen, und man hat die Gewißheit, daß er von nun an kümmerlich dahinsiechen und, falls er ein handeltreibender Industriestaat war, sogar ersticken oder in eine völlig andere Entwicklungsbahn geschleudert wird. Wer die See hat, der hat die Welt! Wer seinem Volke die See erobert, der hat ihm mehr geleistet als mancher gepriesene Feldherr, der mit Feuer und Schwert dem Staate neue Landstriche mit widerspenstigen Bewohnern angliederte. Denn die See ist eine unerschöpfliche Quelle des Segens, des Reichtums, friedlichen Strebens und regen Wettbewerbs: sie wirkt befruchtend und fördernd auf das gesamte Kultur- und Wirtschaftsleben eines Volkes und weiß nichts von Widerspenstigkeit gegen den, der sich um ihre Gunst bemüht. Die See ist die Zukunft eines jeden starken, intelligenten Volkes, dem seine engen Landgrenzen den Atem zu rauben drohen. Aber die See muß erobert werden. Jahrhunderte lang kann sie gegen die Küsten eines Landes tosen, diesem mehr Unheil als Segen bringend, bis der Menschengeist sich aufrafft, das Element in seinen Dienst zu zwingen, bis der Stratege erscheint, der für den wirtschaftlichen Aufbau seines Landes die Pläne entwirft und die nationale Flagge auf sorgfältig ausgewählten Bahnen zum unaufhaltsamen Siegeszuge durch die Welt führt.

Nach der stolzen Hansazeit waren deutsche Flaggen fast gänzlich vom Meere verschwunden. Deutschlands Anteil an der großen Seefahrt, die allein dem Wirtschaftsleben eines Staates frisches Blut zuzuführen vermag, war fast zu einem Nichts zusammengeschrumpft. Fast der ganze transatlantische Verkehr lag zu Anfang des 19. Jahrhunderts in den Händen der Engländer und Amerikaner, von denen die letzteren es verstanden hatten, 1789 durch die Einführung hoher Differentialzölle den Wettbewerb fremder Flaggen so gut wie auszuschließen. Als dann aber zu Beginn der dreißiger Jahre jenes Jahrhunderts diese Zölle fielen, war auch für die deutsche Schiffahrt die Möglichkeit zu einer neuen, aussichtsvolleren Entwicklung gegeben, der wagemutige Hansatengeist begann sich wieder bemerkbar zu machen, und es wurden von Bremen aus die ersten Versuche unternommen, direkte deutsche Linien zwischen Bremen und New York ins Leben zu rufen, die sich aber zunächst noch als nicht lebensfähig genug erwiesen. Inzwischen aber wurden durch den vollen Triumph des Dampfes über das Segel die Aussichten für regelmäßige Dampferlinien, die eine wesentliche Abkürzung der Seefahrt bei einem genau geregelten Fahrplan gewährleisteten, immer günstiger. Die ersten mißglückten Versuche konnten die zähen Hansaten nicht von weiteren Unternehmungen in dieser Richtung abhalten, und als sich in der Person des Konsuls H. H. Meier in Bremen der rechte Mann von erprobter Erfahrung, anerkanntem Weitblick und vertrauenerweckender Energie fand, erfolgte am 20. Februar 1857 mit einem Kapital von 3 Millionen Taler Gold die Gründung der ersten deutschen transatlantischen Reederei mit ausschließlichem Dampferbetrieb, der Aktiengesellschaft „Norddeutscher Lloyd" in Bremen.

Am 20. Februar d. J. blickt diese Weltreederei also auf eine 50jährige Geschichte zurück, auf die nicht allein sie mit Recht stolz sein kann, die das ganze deutsche Volk mit Genugtuung und Stolz erfüllt und die Reederei zu einem der populärsten Großbetriebe des Landes gemacht hat. Dieses Gefühl ist um so berechtigter, als das Errungene ausschließlich durch eigene Kraft und unter schwierigen Verhältnissen erworben wurde, so daß man ohne Einschränkung den Worten des Prof. Ernst Franke zustimmen darf: „Aus eigener Kraft, unter genialer Führung, durch Weitblick und Wagemut hat die deutsche Reederei ihre achtunggebietende Stellung errungen und mit einem weitverzweigten Routennetz den Erdball umspannt. Das Ansehen Deutschlands in der Welt ist zum Teil ein Verdienst unserer Handelsflotte."

Welch eine riesige, ungeahnte Entwicklung weisen die fünfzig Arbeitsjahre des Norddeutschen Lloyd auf!

Im Juni 1858 konnte der transatlantische Betrieb zwischen Bremen und New York mit dem Dampfer „Bremen" eröffnet werden, nachdem bereits vorher eine kleine englische Linie und ein Schleppdienst auf der Weser begonnen war. Der damals viel bewunderte Dampfer „Bremen" hatte eine Ladefähigkeit von 1000 Tonnen Gütern und 850 Tonnen Kohlen, verfügte über eine Maschine von 700 Pferdekräften und konnte 571 Passagiere über den Ozean befördern, den er in 12 Tagen und 5 Stunden durchquerte. Eine Nußschale und eine Schnecke nach modernen Begriffen, die, ohne in Erstaunen zu geraten, mit anderen Zahlen zu rechnen gewohnt sind. Fakt doch der neueste Dampfer des Lloyd, die „Kronprinzessin Cecilie", 19 400 Brutto-Registertonnen, seine Maschinen leisten 46 000 Pferdekräfte und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von mindestens 23,5 Seemeilen, die ein Durcheilen der Wasserwüste in wenig mehr als 5 Tagen ermöglicht, gewiß eine Annehmlichkeit für die 1809 Passagiere, die es in seinen prunkvollen Räumen unterzubringen vermag. Allein die Schiffsbesatzung von 665 Köpfen ist schon größer, als die Passagierzahl der alten „Bremen".

Im gleichen Jahre stellte die Gesellschaft noch drei andere große Dampfer in die transatlantische Linie ein, so daß sie nun über vier solche Schiffe verfügte. Heute besitzt der Lloyd 368 Fahrzeuge, von denen 184 Dampfer, hiervon wieder 134 Seedampfer sind. Durch seine Riesenflotte von 701 413 Registertonnen, in denen 537 060 Pferdekräfte arbeiten, ist der Lloyd im Laufe der fünfzig Jahre seines Bestehens zur zweitgrößten Reederei der Welt geworden, die ihre Schiffe unter eigener Flagge auf 37 Linien fahren läßt.

Selbstverständlich ist es auf engem Raume unmöglich, auch nur flüchtig auf die in jeder Beziehung interessante Entwicklungsgeschichte dieser stolzen Reederei einzugehen, die gewissermaßen die Entwicklung der gesamten modernen deutschen Seefahrt darstellt. Geschäftlich erfolgreichen Jahren folgten solche empfindlichen Rückschlägen und schwerer Verluste; aber immer wieder erhob sich das verheißungsvolle Banner des Lloyd zu neuem Siegesflage, und Beharrlichkeit und unerschütterlicher Wagemut fesselten schließlich den Erfolg dauernd an das deutsche Unternehmen, das sich durch seinen sicheren, pünktlichen Betrieb, durch die Schnelligkeit seiner Schiffe und die Zuverlässigkeit seines Personals bald das unbedingteste Vertrauen auch fremder Nationen erwarb und immer unbestrittener in die vorderste Stelle als Verkehrsinstitut rückte. Lloydschiffe legten 1905 nicht weniger als 5 850 400 Seemeilen zurück, also 271 mal den Umfang der Erde, 449 243 Passagiere benutzten in genanntem Jahre diese Dampfer, die außerdem 3 537 347 Kubikmeter Güter beförderten, d. i. drei Fünftel der gesamten Bremer Aus- und Einfuhr. Während der Dauer seines Bestehens hat der Lloyd bis 1905 5 850 400 Personen über den Ozean geführt. Der Phantasie bleibe es vorbehalten, auszumalen, was für ein Stück Weltkulturarbeit in dieser Zahl verborgen liegt.

Gelegentlich des Bulkan-Jubiläums konnte ich darauf hinweisen, wie hohe Verdienste sich der Lloyd um die Entwicklung des wichtigen Schnelldampferwesens erworben hat. Daß er mit anderen Dampferwerken, besonders mit dem des großen kombinierten Fracht- und Passagierdampfers, nicht im Rückstand blieb, ist wohl selbstverständlich. War so sein Wirken für die Entwicklung des Schiffbaues im allgemeinen von anregendem Einfluß, so besaß es für unsere nationale Industrie eine ganz besonders hohe Bedeutung; denn seit Jahren läßt der Lloyd seine zahlreichen und großen Schiffsbauten nur auf deutschen Werften auf Stapel legen, so daß in den letzten 15 Jahren über 243 Millionen Mark für Lloydbauten der deutschen Industrie und ihren Angestellten zuflossen. Und wie der Lloyd sein Schiffsmaterial, das jüngste in allen Weltreedereien, stets auf der Höhe hält, so sorgt er auch durch eigene Schulschiffe für die Heranbildung eines seemännischen Personals, das in der ganzen Welt als Muster anerkannt wird.

Nach dem bisher Gehörten kann es nicht schwer sein, sich bereits ein ungefähres Bild von der außerordentlichen wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung des Lloyd zu machen. Klarer wird es noch, wenn man erfährt, daß ungefähr 20 000 Menschen der verschiedensten Berufsarten in seinem unmittelbaren Dienste ihr gutes tägliches Brot finden; es dürfte also kaum zu hoch gegriffen sein, wenn man annimmt, daß etwa 50 000 Menschen unmittelbar vom Lloyd leben. Und die Fürsorge, die er allen seinen Angestellten angedeihen läßt, ist vorbildlich. Hochdotierte Kassen aller Art sorgen in Fällen der Krankheit und Not für sie, und die Witwen und Waisen finden Stütze. Dazu kommen vortrefflich geleitete Verpflegungsstationen, Erholungsorte für Seeleute und dergl. mehr. Die Hilfsbereitschaft des Generaldirektors Dr. Wiegand erlahmt nie und ist stets zur rechten Zeit auf dem Platze.

Ungewöhnlich hoch sind die Summen, die der Lloyd außer seinen Schiffsaufträgen im Lande läßt. Seine Schiffsmaschinen verschlangen z. B. 1905 für 23 Millionen Mark Steinkohlen, und Passagiere und Besatzung der Schiffe entwickelten im gleichen Jahre einen Appetit, der mit einer Aufwendung von 15 Millionen Mark für Proviant aller Art gestillt werden mußte. Bedarf es bei solchen Zahlen noch einer weiteren Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Großbetriebes, der gegenwärtig mit einem Riesenkapital von etwa 170 Millionen Mark in echt nationalem Sinne arbeitet?

Der gewaltige Aufschwung, den der Lloyd besonders in den letzten 15 Jahren genommen hat, knüpft sich eng an den Namen seines Generaldirektors Dr. Wiegand, der die Seele dieses Riesenbetriebes ist. Es ist schwer, nur gestützt auf eigene Kraft, ein weitsichtiges Unternehmen zur Blüte zu bringen, schwerer, es dem immer schärfer werdenden Wettbewerb gegenüber in dieser Blüte zu erhalten, am schwersten aber, die Blüte zur lohnenden und segenbringenden Frucht zu entwickeln. Dieses schwere Werk ist Herrn Wiegand und seinen Mitarbeitern glänzend gelungen.

Möge der Norddeutsche Lloyd, begleitet von den Wünschen des deutschen Volkes, voll stolzer Zuversicht in seine neue Arbeitsperiode, die ihn dem vollen Jahrhundert entgegenführt, eintreten, geleitet von den treffenden Worten, die ihm am 20. März 1900 Prinzadmiral Heinrich von Preußen zurief: „Die goldene Brücke, die der Lloyd über den Ozean gespannt hat, ist eine feste Brücke für das Deutschtum, die deutsche Zivilisation und das deutsche Ansehen auf dem großen Meere. Möge es immer so bleiben!"

*

Zwei deutsch-amerikanische Verbände.

Von Dr. Ernst Henriel (Leipzig).

Man spricht oft von dem Angelsachsentume Nordamerikas. Richtiger urteilt über das Volk der Vereinigten Staaten der eigentliche Yankee, der Bewohner der Neuengland-Staaten. Nur dieser betrachtet sich als Angelsachsen und sieht mit gebührender Geringschätzung auf das Mischvolk der übrigen Staaten herab, das sich überwiegend aus Deutschen, Schweden, Iren, und in neuerer Zeit besonders Slawen, Italienern und Ungarn zusammensetzt. In politischer und sozialer Beziehung hat nächst den Männern englischer Abkunft der