Morgen-Ausgabe B.

Bezugs-Preis

für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure ins Haus gebracht: Ausgabe A (nur morgens) vierteljährlich 3 M., monatlich 1 M. Ausgabe B (morgens und abends) vierteljährlich 4.50 M., monatlich 1.50 M.

Durch die Post bezogen (2 mal täglich) innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien vierteljährlich 5.25 M., monatlich 1.75 M. ausschl. Postbestellgeld, für Oesterreich 9 K 66 h, Ungarn 8 K vierteljährlich.

Abonnement-Annahme: Augustusplatz 8, bei unseren Trägern, Filialen, Spediteuren und Annahmestellen, sowie Postämtern und Briefträgern.

Die einzelne Nummer kostet 10 Pfg.

Redaktion und Expedition: Johannisgasse 8.

Telephon Nr. 14692, Nr. 14693, Nr. 14694.

Berliner Redaktions-Bureau: Berlin NW. 7, Prinz Louis Ferdinand-Straße 1. Telephon I, Nr. 9275.

Leipziger Tageblatt
und
Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis

für Inserate aus Leipzig und Umgebung die 6gespaltene Petitzeile 25 Pf., finanzielle Anzeigen 30 Pf., Reklamen 1 M.; von auswärts 30 Pf., Reklamen 1.20 M.; vom Ausland 50 Pf., finanz. Anzeigen 75 Pf., Reklamen 1.50 M.

Inserate v. Behörden im amtlichen Teil 40 Pf. Beilagegebühr 5 M. p. Tausend exkl. Postgebühr. Geschäftsanzeigen an bevorzugter Stelle im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Festerteilte Aufträge können nicht zurückgezogen werden. Für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird keine Garantie übernommen.

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

Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzogl. Bayr. Hofbuchhandlung, Lützowstraße 10. (Telephon VI, Nr. 4603).

Nr. 316. Donnerstag 14. November 1907. 101. Jahrgang.

Das Wichtigste vom Tage.

* Gestern gab die City von London dem Kaiser ein großes Bankett in Guildhall. (S. Artikel 3. S.)

* Bei der gestrigen Landtagsersatzwahl für den verstorbenen Abgeordneten Kluge (Kons.) im 14. ländlichen Wahlkreis wurde Pastor Starke-Dorschemnitz (Kons.) mit 39 Stimmen gewählt. Der Gegenkandidat Lehrer Süß-Heidelberg b. Sayda (Kons.) erhielt 31 Stimmen.

* Bei der gestrigen Gemeinderatswahl in Weimar siegten die bürgerlichen Parteien glatt über die Sozialdemokraten, die keinen Kandidaten durchbrachten.

* Der langjährige Leiter des Goethe-Nationalmuseums, Geh. Hofrat Professor Dr. Ruland, ist gestern nachmittag in Weimar gestorben.

* Zwei eingesperrte gefährliche Aufwiegler der Bevölkerung Indiens sind wieder losgelassen worden. (S. Ausl.)

Die dritte Duma.

Wenn wir Rußlands dritte Duma, welche heute eröffnet wird, und ihre Bedeutung charakterisieren wollen, so bleibt uns nichts anderes übrig, als uns mit dem Gegebenen abzufinden. Daß sie dem Ideal einer Volksvertretung nicht entspricht, darüber braucht kein Wort verloren zu werden. Freilich, wenn es Komparationsformen des Unerreichbaren gäbe, so müßte man von vornherein eine dem wahren Volkswillen genau entsprechende Vertreterversammlung in Rußland für das unerreichbarste aller Ideale erklären. Das allgemeine Wahlrecht vermöchte sie dort unter keinen Umständen heute zu schaffen. Deswegen nicht, weil man einem Volkswillen überhaupt nicht die Rede sein kann. Wer an angeborene sittliche Ideen glaubt, würde doch niemals eine Urwählermehrheit im Kannibalenlande, welche sich für die Beibehaltung der Menschenfresserei aussprächen, als den Willen eines Fragmentes der Menschennatur ausgeben dürfen. Viel anders ist es aber auch nicht bei den durch revolutionäre Wühlereien mißleiteten Bauernmassen im heiligen Rußland, deren angeborener sittlicher Widerwille gegen gewaltsame Verletzungen des Eigentumsbegriffes heute von eingeredeten eigensüchtigen Begehrungen überwuchert erscheint, aber durch eine bessere Erziehung des Volkes gewiß wieder an die Oberfläche hervorgedrängt werden wird. Durch eine solche Volkserziehung der Zukunft kann erst das intellektuelle Substrat eines wahrhaften Willens erzeugt werden. Nur ein solcher Volkswille aber ist vertretungswürdig, nicht sein Surrogat, ein schrankenloses Walten der Begehrungen.

Wenn wir aber auch das allgemeine Wahlrecht in Rußland für unbrauchbar halten, so lange die heutige Volksverhetzung fortbesteht, so müssen wir doch bei unserer Verdammung der Art und Weise bleiben, durch die mit gesetzgeberischen Ausklügelungen und mit allem Raffinement der Wahlmache eine für die Regierung brauchbare Duma im dritten Anlauf endlich zustande gebracht ist. Solch eine Körperschaft ist nichts als eine Karikatur einer Volksvertretung. Sie kann im besten Falle den Charakter einer willkürlich zusammengesetzten Kommission zur Beratung der Gesetzentwürfe erhalten, einer Art Notabelnversammlung. Wird nicht wenigstens endgültig mit den Auflösungsdrohungen nunmehr gebrochen, so ist ihre Stimme im Gegensatz zu den Verfassungsvorschriften damit in Wahrheit zu einer bloß beratenden herabgedrückt. „Und bist du nicht willig, so brauch' ich Gewalt!"

Nichtsdestoweniger mag diese unter reaktionärem Druck und revolutionärer Demagogie verkrüppelte, die Gesetzentwürfe der Regierung beratende Kommission einen Wert für Rußlands Entwicklung gewinnen. Es handelt sich für ihre besseren Elemente darum, die Aera der revolutionären und antirevolutionären Zuckungen zu schließen und die parlamentarische Form in Rußland einzubürgern, dadurch, daß man die verfassungsmäßige Periode endlich einmal mit dem gegebenen Abgeordnetenmaterial zu ihrem natürlichen Ende gelangen läßt. War die erste Duma ein Geschöpf des langverhaltenen Grolls, der endlich seine Höhle sprengte und die bittersten Pfeile auf seine Zunge legte; blieb die zweite ein verkümmertes Opfer der Furcht vor einer Wiederholung der Katastrophe, welche ihre Vorgängerin ereilt hatte: dann muß die dritte unter dem Zeichen der Resignation stehen, wenn sie ihrem Lande überhaupt etwas werden will.

Wir würden die dritte Duma mit besseren Erwartungen begrüßen, wenn diese Entsagung von einem Bewußtsein der Entsagenden getragen würde. Aber man vergegenwärtige sich die Zusammensetzung des neuen Hauses! Die starke Kadettenpartei der ersten Duma entbehrte jeglicher politischen Schulung, aber ihre reine und flammende Begeisterung wirkte wohltuend. In der zweiten Duma hatten sie die Grenzen des für das heutige Rußland Erreichbaren begreifen und sich ihm anzubequemen gelernt. Heute ist ihre absolute und relative Macht derwaßen herabgemindert, daß ihre Entsagung aufhört, ein Verdienst zu sein. Die Oktobristenpartei hingegen darf auf den Vorzug Anspruch machen, daß sie den Wert eines Verzichtes auf theoretische Vollkommenheit frühzeitiger erkannt hat, wenn auch nicht rechtzeitig, da in der allerersten Duma die Zeit der Entsagung noch nicht gekommen war. Daß besonders ihrem rechten Flügel bislang kein Anerkennungszeugnis seiner liberalen Gesinnung von den linksstehenden Parteien zuerkannt ist, darauf wollen wir noch kein Gewicht legen. Aber wenn man 130 Oktobristen, 40 Kadetten und 4 „friedliche Erneuerer" zusammenzählt, so kommen in alle Wege bloß ungefähr 175 heraus, denen 200 von der Rechten gegenüberstehen. Selbst wenn es gelänge, die Polen, Mohammedaner und andere kleine Gruppen zu einem Anschlusse an den „Zentrumsblock" zu bestimmen, könnte höchstens dieser der Rechten die Wage halten. Es wären alle Abstimmungen dem Zufall der Anwesenheit preisgegeben, vorausgesetzt, daß die äußerste Linke Gewehr bei Fuß steht im Streit der „reaktionären Masse".

In diesen Zahlenverhältnissen, in dieser Parteizusammensetzung der neuen Duma liegt ihre eigene Schlechtigkeit beschlossen, welche sie mit der Zersetzung, mit dem Untergange bedroht. Da eine Verständigung mit der äußersten Linken vollständig unmöglich ist, bleibt nur eine Vereinbarung mit der Rechten denkbar. Eine solche wird ja auch angekündigt. Die Rechte ist zu einem Zusammengehen mit der Oktoberpartei bereit. Im ersten Schreck möchte man glauben, daß mit dieser Nachricht den Oktoberleuten ihr moralisches Urteil gesprochen sei. Allein es ist zweifellos, daß das Entgegenkommen der Rechten von der Regierung bestimmt ist. Nun lebt man dort ja freilich nicht in der besten aller parlamentarischen Welten, wo eine mächtige Partei sich von einer nicht aus ihrem Schoße hervorgegangenen Regierung als Drahtpuppen, als Jalager sans phrase gebrauchen läßt. Aber das Uebel wird erträglich, wenn in dem Puppenspieler ein Intellekt verkörpert ist; erträglicher als ein sinnloses Walten der rohen, intellektlosen Kräfte selber.

Wenn man wenigstens die Gewähr hätte, daß die russische Regierung während der Dauer dieser Dumaperiode Stolypin heißen wird! Und — daß Stolypin Regierung sein wird und nicht mehr Regierter als Regierung. Bei dem nur allzu bekannten Treiben der „Nebenregierung" — von dem russischen Exemplar dieser Spezies wird auch Herr v. Rüger einige Kenntnis besitzen! — wagen wir noch nicht zu hoffen, weder auf den Bestand der Kabinetts, noch auf seine Unabhängigkeit. Soll doch auch die Auflösung der zweiten Duma dem Ministerpräsidenten wider seinen Willen abgepreßt sein! Ein Minister aber, der seine bessere Einsicht und seinen besseren Willen vergewaltigen läßt, verliert das Recht, als benannte, bestimmende Größe bei politischen Wahrscheinlichkeitsfragen in Rechnung gestellt zu werden.

So bleibt denn die Zukunft von Rußlands dritter Duma, dieses Bastards vom Hengste reaktionärer Wahlmache und der Stute revolutionärer Volksverderbung, in ein delphisches Dunkel gehüllt, und wenn sie noch so krampfhaft auf dem Prinzip der „Arbeitsfähigkeit" herumreitet — und die neue Stuckverkleidung im Tauridischen Palais dauerhafter ist als die, welche im jüngsten März beim ersten Anheizen des Saales herunterfrachte.

*

Die 36 Mitglieder starke rechte Gruppe des Reichsrats mit Schwanebach, Stischinski, Durnowo und v. Wahl an der Spitze hielt eine Privatberatung über die künftige Tätigkeit der Duma ab. Die Gruppe steht auch der neuen Duma sehr pessimistisch gegenüber. Schwanebach nimmt an, daß auch sie für schöpferische Arbeit untauglich sei, und sich ein Erfolg von ihrer Tätigkeit nur so weit erwarten lasse, als sie sich der Opposition enthalten werde. Durnowo ist der Ansicht, daß die Duma ihr wahres Gesicht sehr bald zeigen werde, es bleibe abzuwarten, ob sie sich mit ernsten Dingen oder ungelösen Interpellationen beschäftigen werde. Der einstige Gehilfe des Ministers Plehwe General v. Wahl findet, daß sich von keiner Duma etwas Gutes erwarten läßt. Sehr leicht möglich sei allerdings, daß die dritte Duma nicht mehr, wie ihre Vorgängerinnen, die Regierung an der Durchführung notwendiger legislativer Arbeiten hindern werde. Aeußerst lebhafte Debatten rief die Frage über das künftige Dumazentrum hervor. Die rechte Gruppe des Reichsrats hält eine Vereinigung der Oktobristen und der Kadetten für ein Unding. Sollte die Vereinigung zustande kommen, so wäre dies das Ende des Oktoberverbandes. Der einzige Ausweg liege in einer festen Verschmelzung der Oktoberfraktion mit der Rechten.

Aus dem sächsischen Landtag.

Es ist erreicht! Die Etatsdebatte in der Zweiten Kammer des sächsischen Landtags ist beendet, beendet nach einem sechstägigen Redewerk! Gestern freilich mußte man noch zweimal tagen, um dieses Ziel zu erreichen. Die erschöpften Volksvertreter schlossen in den Nachmittagsstunden, um dann um 5 Uhr noch zu einer Abendsitzung zusammenzutreten. Wir können an dieser Stelle nur über die erste Sitzung reden, der Bericht über die zweite läuft erst mählich auf dem Draht ein. Diese Sitzung brachte weniger Bemerkenswertes aus dem Hause selbst als vom Regierungstisch. Zunächst wurde von neuem aus dem Munde eines Ministerialdirektors die Beruhigung gegeben, daß die in einigen Blättern immer wieder geäußerten Bedenken, wonach die Anlage des neuen Leipziger Bahnhofs betriebsgefährlich sein soll, der Begründung entbehrt. Hoffentlich genügt dies, den zumeist nur auf Sensationsmache berechneten entgegengesetzten Gerüchten endlich ein Ende zu machen. Ferner war aus desselben Ministerialdirektors Worten zu entnehmen, daß man sich mit der Einführung einer Rückfahrkarte beschäftigt — wenn auch nur in der Form, daß eine aus zwei Teilen bestehende Karte gebildet werde, die auch eine längere Gültigkeit haben könnte. Weshalb die Gültigkeit überhaupt beschränkt bleiben soll, dafür wurden keine triftigen Gründe angeführt. Es gibt solche ja auch nicht. — Dann kam Finanzminister v. Rüger auf das Gebiet der Eisenbahngemeinschaften zu sprechen, und was er hier ausführte, dürfte im Unterschied von vielem, was sonst während der sechstägigen Etatsdebatte vom Finanzminister geäußert worden ist, starke Zustimmung im Lande finden. Minister v. Rüger teilte mit, daß, nachdem die Verhandlungen über die von Württemberg vorgeschlagene Betriebsmittelgemeinschaft fallen gelassen worden seien, Verhandlungen über bayerische Vorschläge stattfinden, die auf einen Staatseisenbahnverband abzielten und vor allem eine besondere Ausnutzung des Güterwagenparkes gewährleisten sollen. Die loyale Haltung der preußischen Regierung lasse erhoffen, daß die außerordentlich schwierigen Verhandlungen zu einem befriedigenden Ergebnis führen werden. — Hoffen wir es also!

Aber noch eine weitere Mitteilung wurde aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens, wenn auch rein technischer, so doch recht interessanter Art. Geh. Baurat Ulbricht erwähnte nämlich, daß über die Frage der Elektrisierung von Hauptbahnlinien eingehende Untersuchungen stattfinden. Das ist jedenfalls für weite Kreise der Bevölkerung etwas ganz Neues, ist doch gerade die gegenteilige Anschauung viel verbreitet, als denke man in absehbarer Zeit nicht mehr an Elektrisieren großer Eisenbahnstrecken. Die Mitteilung des Geh. Baurats wird deshalb überraschend wirken und viel erörtert werden.

Wenig erfreulich war die Erklärung, die Geheimrat Dr. Wehle über die Lage des Freiberger Erzbergbaues abgeben mußte. Hatte man noch immer an der Hoffnung festgehalten, es werde sich wenigstens eine beschränkte Aufrechterhaltung des Freiberger Bergbaues durchführen lassen, so zerstörte der Regierungsvertreter auch diese bescheidene Hoffnung völlig. Die Abrüstung wird vollständig erfolgen und damit ein Stück älteste sächsische Industrie ausgeschaltet werden. Die Regierung meint aber, wenigstens die Bergakademie der Stadt Freiberg erhalten zu können.

Schließlich erfolgte noch eine Aufklärung aus dem Hause, die Verstimmungen der letzten Tage beseitigen wollte. Der Abg. Hettner gab seiner Aeußerungen über die Presse eine Deutung, die ihnen den beleidigenden Charakter nehmen, den man in ihnen gesehen hatte. Und so wird mit dem Ende der Etatsdebatte auch der „partielle" — nämlich nur gegen einen Abgeordneten gerichtete — Journalistenstreit in der sächsischen Kammer sein friedliches Ende finden. Er war ein kräftiger Beweis dafür, daß das Solidaritätsgefühl in der Presse im entscheidenden Augenblicke trotz aller politischen Differenzen nicht versagt. Und das ist gut so zu Nutz und Frommen der Presse und — anderer Leute!

Rekordfahrten.

Von England aus wird mal wieder triumphierend der Welt verkündet, daß „Lucy", wie der neue Cunarddampfer „Lusitania" kurz genannt wird, unbestreitbar den Ozeanrekord gebrochen habe. Das „blaue Band", das Deutschland so lange mit dem „Kaiser Wilhelm II." des Norddeutschen Lloyd und der „Deutschland" der Hamburg-Amerika-Linie verteidigt habe, sei endgültig wieder in englischen Besitz übergegangen: nach einer Fahrt von 4 Tagen 18 Stunden und 40 Minuten habe die „Lusitania", die am Montag, 11. d. Mts., Queenstown verlassen habe, am Sonnabend, 9. d. Mts., früh Sandy Hook erreicht. Die Durchschnittsfahrt habe 24½ Seemeilen per Stunde betragen, das seien im Durchschnitt ¾ Meilen stündlich mehr, als die beste deutsche Leistung westwärts.

Die Rechnung selbst stimmt. Von Daunts Rock Feuerschiff — von da an wird die Fahrt ab Queenstown gerechnet — bis nach Sandy Hook sind 2780 Meilen, was bei einer effektiven Reisedauer von 4 Tagen 18¾ Stunden 24½ Knoten Durchschnitt ergibt. Das ist mehr als bis jetzt ein deutscher Dampfer erzielt hat. Gleichwohl ist es gestattet, etwas Wasser in den britischen Wein zu gießen. Daß man auf deutschen Werften Schiffe von gleicher Größe und Leistungsfähigkeit zu bauen versteht, kann die deutsche Technik jeden Augenblick beweisen, sobald ihr ein solcher Auftrag von einer Reederei erteilt werden sollte.

Daß dies bislang nicht geschehen ist, hat seine sehr triftigen praktischen Gründe. Denn ein Dampfer, der auf eine Mindestleistung von 24—25 Seemeilen stündlich erbaut ist, kostet zwar erheblich mehr und arbeitet auch wesentlich teurer, als ein Dampfschiff, das 22—23 Knoten macht, ist aber für eine deutsche Reederei darum nicht mehr wert, als ein Schiff von 22 Meilen Durchschnittsgeschwindigkeit. Es gibt nämlich trotz der höheren Geschwindigkeit den deutschen Reedereien nicht die Möglichkeit, ihre Fahrgäste früher in New York zu landen. Bis jetzt werden die deutschen Dampfer so abgefertigt, daß sie am Mittwoch abend 7 Uhr Cherbourg, den westlichsten europäischen Hafen, verlassen und Dienstag vormittag ihre Passagiere in Hoboken, dem westlichen Vorort von New York, landen. Daran würde auch nichts geändert werden, wenn man deutscherseits die Geschwindigkeit der Dampfer auf 26 Knoten erhöhte. Denn bei einer zu durchlaufenden Distanz von 3175 Meilen würde ein von Cherbourg am Mittwoch abend 7 Uhr abgehender Dampfer mit 26 Meilen Durchschnittsfahrt doch erst am Montag abend 9 Uhr in Sandy Hook sein. Es käme noch hinzu die etwa zwei Stunden in Anspruch nehmende Fahrt Sandy Hook—Hoboken, die Zeit für die Abfertigung durch den Sanitätsbeamten und die Zollrevision. Letztere kann aber nach amerikanischer Vorschrift im Hafen von New York nur bis um 6 Uhr abends stattfinden. Ein Dampfer, der noch am Montag abend seine Fahrgäste landen will, muß also spätestens gegen 3 Uhr nachmittags Sandy Hook passieren. Mit anderen Worten: die Fahrzeit Cherbourg—Sandy Hook müßte verkürzt werden auf vier Tage 20 Stunden. Das würde möglich sein bei einer Durchschnittsfahrt von 27½ Meilen stündlich im Minimum. Um auf alle Fälle sicher zu gehen, müßten die deutschen Reedereien sich eine Mindestleistung von 28 Knoten vertraglich bei den Werften ausbedingen.

Die Erbauung solcher Dampfer ist, wie schon oben gesagt, in Deutschland sehr wohl möglich; sie würden aber im Betriebe sehr unrentabel sein. Denn eine Steigerung der Geschwindigkeit um 5—6 Seemeilen stündlich setzt eine wesentlich größere Maschinenstärke und einen im Verhältnis noch viel größeren Kohlenverbrauch voraus. Der Kohlenverbrauch wächst nämlich etwa mit der dritten Potenz der Geschwindigkeit, so daß ein Schnelldampfer wie „Kaiser Wilhelm II." des Norddeutschen Lloyd bei einer Maschinenleistung von 45 000 indizierten Pferdestärken 760 Tonnen (d. h. 15 200 Zentner) Kohlen täglich erfordert und damit 23¼ Meilen stündlich zurücklegt, während zur Erzielung einer Geschwindigkeit von 16 Seemeilen nur 120 Tonnen (2400 Zentner) notwendig sind.

Wenn kürzlich von dem Direktor einer großen Hamburger Gesellschaft geäußert wurde, im transatlantischen Verkehr werde von den Passagieren weit mehr auf möglichst große Bequemlichkeit gesehen, als auf hohe Geschwindigkeit, so halten wir das für eine nicht einmal stichhaltige Augenblicksausrede. Denn der Herr ist selbst ein viel zu smarter Geschäftsmann, als daß er nicht wissen sollte, daß der Hauptteil der Reisenden auf den großen Schnelldampfern amerikanischer Herkunft ist. Der Amerikaner vertritt aber durchaus den Grundsatz „Zeit ist Geld" und zahlt lieber die höhere Passage für einen schnellen Dampfer, als die niedrigere auf einem langsameren; denn in der gewonnenen Zeit läßt sich für ihn die Preisdifferenz vielleicht zehnfach wieder verdienen. Allerdings sieht der Amerikaner, und der Deutsche nicht minder, daneben auch auf möglichst großen Komfort und ausgesuchte Verpflegung. Denn die Zeiten sind vorbei, wo man sagte: „Zur See fahren müssen wir, zu leben brauchen wir nicht!" Heute heißt es: „Wir müssen zur See fahren und dabei mindestens so gut oder noch besser leben als in dem ersten Hotel an Land."

Es wird also Aufgabe der Technik sein, und diese Aufgabe ist vom Norddeutschen Lloyd auch bereits im Prinzip gestellt, einen Dampfer zu schaffen, der mit der Rentabilität seines Betriebes eine Geschwindigkeit von nicht unter 28 Meilen verbindet. Ob dies mit Turbinen- oder mit Kolbenmaschinen oder mit einer Kombination beider erreicht wird, ist gleichgültig. Eine Hauptsache ist weiter ein ruhiger Gang der Maschinen, denn Vibrationen, wie sie auf der „Lusitania" und auch auf ihrem Schwesterschiff, der „Mauretania", aufgetreten sind, vergrößern keineswegs die Annehmlichkeit des Aufenthaltes an Bord. Die Erbauung von Schiffen mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 24½—27 Meilen bedeutet weiter nichts als zwecklose, Geld verschlingende Experimente, und wird deshalb von keiner deutschen Reederei weiter verfolgt.

Hat die Technik aber einmal die vorstehend gekennzeichnete Aufgabe gelöst, was lediglich eine Frage kurzer Zeit sein kann, so wird der neue Dampfer, als dessen Namen wir „Karl Schurz" vorschlagen, von der deutschen Reederei in Auftrag gegeben werden ohne staatliche Beihilfe. Die neuen Cunarder aber, das sei hier einmal ausdrücklich betont, haben überhaupt nur erbaut werden können, nachdem der englische Staat der Gesellschaft einen Vorschuß von 52 Millionen Mark zum Bau der Schiffe gegeben hat. Tatsächlich gehören sie also kaum der Cunard-Linie, sondern dem Staate, und die Gesellschaft ist lediglich die Leiterin, und zwar eine gut bezahlte. Denn dadurch, daß sie dem Staate diese 52 Millionen nur mit 2¾ Prozent zu verzinsen hat, während sie auf dem Geldmarkte mindestens 3½ Prozent dafür zu zahlen hätte, erhält sie indirekt vom Staate eine jährliche Unterstützung von 390 000 ℳ. Außerdem aber wird der Cunard-Linie für diese beiden Dampfer noch eine jährliche Staatssubvention von 3 Millionen Mark gezahlt und drittens noch für die Postbeförderung (auch nur für die „Lusitania" und „Mauretania") jährlich 1,4 Millionen Mark, so daß der Staat den beiden Schiffen jährlich fast 5 Millionen Mark Unterstützung zuwendet, wofür er außer der Postbeförderung lediglich das Recht hat, im Kriegsfalle die beiden Dampfer gegen gute Bezahlung als Hilfskreuzer zu benutzen. Noch interessanter aber als die Gewährung dieser Subvention selbst ist aber ihre Begründung. Es heißt darin wörtlich, der Zuschuß sei „nötig, um wenigstens ein paar Schiffe zu haben, die die Schnelldampfer anderer Nationen überholen können." Damit wird zugegeben, daß die englischen Schiffahrtsgesellschaften aus eigener Kraft nicht mehr die Höhe der deutschen Leistungen zu erreichen vermögen. Das ist das größte Kompliment, das Deutschlands Reedereien gemacht werden kann. Sie quittieren dankend darüber und — denken nicht daran, sich auf ihren Lorbeeren schlafen zu legen.

SLUB
Wir führen Wissen.