Bezugs-Preis

für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure ins Haus gebracht: 90 ₰ monatl., 2.70 ℳ vierteljährl. Bei unseren Filialen u. Annahmestellen abgeholt: 75 ₰ monatl., 2.25 ℳ vierteljährl.

Durch die Post: innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien vierteljährl. 3.00 ℳ, monatl. 1.00 ℳ ausschl. Postbestellgeld. Ferner in Belgien, Dänemark, den Donaustaaten, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Schweden, Schweiz u. Spanien. In allen übrigen Staaten nur direkt durch die Geschäftsstelle des Blattes erhältlich.

Das Leipziger Tageblatt erscheint wöchentlich 7 mal und zwar morgens.

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

Die einzelne Nummer kostet 10 ₰.

Redaktion und Geschäftsstelle: Johannisgasse 8. Fernsprecher: 14692, 14693, 14694.

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 ₰. Finanzielle Anzeigen 30 ₰. Reklamen 1 ℳ; von auswärts 30 ₰, Reklamen 1.20 ℳ; vom Ausland 50 ₰, finanz. Anzeigen 75 ₰, Reklamen 1.50 ℳ.

Inserate v. Behörden im amtlichen Teil 40 ₰. 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).

Haupt-Filiale Dresden: Seestraße 4, I (Telephon 4621).

Nr. 18. Mittwoch 19. Januar 1910. 104. Jahrgang.

Das Wichtigste.

* In der Zweiten Kammer kam es am Dienstag bei dem Rechenschaftsbericht über das Kapitel „Gesandtschaften" und bei dem Bericht über das Etatkapitel „Kultusministerium" zu lebhaften Debatten, in deren Verlauf auch die „Leipziger Tendenzprofessur" erörtert wurde. (S. Landtagsbericht.)

* Die sozialdemokratische Fraktion der Zweiten Ständekammer brachte einen Antrag ein, die Regierung zu ersuchen, der nächsten Landtagssession einen Gesetzentwurf betr. Aufhebung der indirekten Steuern vorzulegen. (S. Letzte Dep.)

* Der Reichstag beschäftigte sich am Dienstag mit der sozialdemokratischen Interpellation über den Mansfelder Streik. Kriegsminister v. Heeringen griff dabei zum erstenmal in wirkungsvoller Weise in die Debatte ein. (S. Reichstagsbericht.)

* Die Budgetkommission des Reichstags begann die Beratungen der südwestafrikanischen Bahnvorlagen. (S. d. bes. Art.)

* Im Berliner Schlosse wurde am Dienstag das Fest des Schwarzen Adlerordens gefeiert. (S. Dtschs. R.)

* Nach den bisherigen Ergebnissen der englischen Parlamentswahlen werden die Liberalen die Mehrheit im Unterhause behalten. (S. Ausl.)

* Wie verlautet, besteht die Pforte auf einer baldigen Lösung der Kretafrage. (S. Ausl.)

Die lange Ministerkrisis.

Endlich, endlich ist die ungarische Ministerkrise vorüber. Dem Grafen Khuen-Hedervary ist das Kunststück gelungen, eine Ministerliste zusammenzustellen und die Billigung der Krone für seine Kandidaten zu finden. Bald wäre der Jahrestag der Krise erreicht gewesen: in der österlichen Zeit des Vorjahres brach das Koalitionsministerium Wekerle nach dreijähriger Lebensdauer zusammen; ungefähr in jenen schicksalsschwangeren Stunden, als der Serbe im allerletzten Augenblicke Vernunft annahm und bes zum Zeichen seinen längst nötig gewordenen Kronprinzenwechsel geschehen ließ.

Drei Jahre hatte das Ministerium Wekerle gelebt. War es jemals lebensfähig gewesen? Von Rechts wegen nicht. Man denke sich, daß aus unserem Deutschen Reichstage die Konservativen plötzlich verschwänden und alsdann ein ungeheurer Block gebildet würde, der von den Freikonservativen über das Zentrum bis zu den Freisinnigen einschließlich reichte: dann gewinnt man ein Bild von dem Monstrum der ungarischen Koalition, das wahrhaftig nicht wert war, drei ganze Jahre zu existieren. Wohlbemerkt: in Ungarn handelte es sich nicht bloß um den Zweckverband eines „Blockes", sondern es hatte eine förmliche Fusion der heterogenen Parteien stattgefunden, die landesübliche Form der Mehrheitsbildung. Der ungarische Parlamentarismus jongliert geradezu von jeher mit seinen Fraktionen: Sezessionen und Fusionen lösen einander ab mit einer Schnelligkeit, die von der deutschen Schwerfälligkeit bei Zusammenschweißung der winzigsten Fraktiönchen um einen ganzen Himmel verschieden ist. Ausgeschlossen von dem Paradiese der großen Koalition waren neben den Sozialdemokraten bloß die nationalistischen Vertreter geblieben: ein buntes Häuflein von Rumänen, Serbo-Kroaten und ein paar „Schwaben" aus dem Banat; die staatsmännischen Deutsch-Siebenbürger waren herzhaft mit in die Koalition eingetreten, deren magyarische Masse ihnen immerhin politisch und kulturell näher steht, als das rumänische Proletariat ihrer engeren Heimat.

Die in ihrer Wurzel widersinnige Koalition hat natürlich das allergründlichste Fiasko erlebt. Ihre einzige Tat war der endliche Abschluß des Ausgleichs mit Oesterreich, durch den die „Monarchie auf zehnjährige Kündigung" noch einmal zusammengeflickt ist. Zusammengeflickt bis zu dem Silvesterabend des Jahres 1917, der Schicksalsstunde auch für unser deutsches Wirtschaftsleben, in der unsere wichtigsten Handelsverträge ablaufen werden. Der Donaumonarchie aber soll an jenem Abend ihr inneres wirtschaftliches Band zerschnitten werden! Die zweite spezifische Aufgabe aber des Koalitionsministeriums, die Wahlreform, hat es einfach ungelöst gelassen.

Wenn es nur die erste glatt gelöst, wenn es wirklich den Frieden der beiden Reichshälften bis 1917 gesichert hätte, wäre ihm ein Anspruch auf den Dank des vielgeplagten Doppelmonarchen trotz aller Dürftigkeit und Magerkeit seiner Leistungen nicht abzuerkennen. Aber indem es sich um eine positive oder negative Entscheidung in der Bankfrage beim Abschluß des Ausgleichs herumdrückte, hat es auch für die zehn Friedensjahre einen Brandherd zurückgelassen, der nun abermals eine gefährliche Feuersbrunst heraufbeschworen hat. Von allen Sachkennern wird der Gedanke der Banktrennung für nackten Unsinn erklärt. Der gewiß gut ungarisch denkende bisherige Ministerpräsident Wekerle, ein hervorragender Finanzmann, will unter keinen Umständen an ihr mitwirken. Sogar Kossuth ist vollkommen von dem Gewicht der Gründe Wekerles überzeugt, solange er im Banne seiner unmittelbaren Einwirkung steht.

Wie so vielerwärts in der Politik: die sachlichen Fragen sind im Grunde ein Nichts, die persönlichen Gegensätze alles. Die Krone glaubte, mit der Berufung Kossuths in das Ministerium das Maß ihres möglichen Entgegenkommens erschöpft zu haben. Aber Kossuth ist ein alter Mann, und über kurz oder lang wird die Vorstandschaft seiner Partei ein vakanter Posten werden. Für den Tag der Nachfolge ist es ersprießlich, beizeiten „papabile" geworden zu sein. Die beste Empfehlung für den Anwärter auf die Leitung einer radikalen Partei ist aber, sich als der Radikalsten einer gezeigt zu haben. Der alte Kossuth mußte überkossuthisiert werden, und das hat Herr Justh seit Jahren in vollgerütteltem Maße besorgt. Herr Justh war es, der seinerzeit dem Ministerium Fejervary die Möglichkeit einer Verständigung mit dem Parlamente am ersten — und letzten — Sitzungstage abgeschnitten hat. Derselbe Justh hat auch dieses Mal den Totengräber der Koalition abgegeben. Ob man nach Tische es nicht anders lesen wird? Kossuths Schwäche der Ueberzeugung, des Willens aber ist allmählich sprichwörtlich geworden im Donaulande. Man weiß, daß er allezeit die Gedanken desjenigen besitzt, mit dem er zuletzt gesprochen hat. In Kossuth Ferencz' Adern fließt kein Tropfen vom revolutionären Blute seines Vaters Kossuth Lajos. Ohne das Erbe seines Namens wäre er lebenslang einer der militärfrommsten Jünger Deaks gewesen. Aber ohne den Namen wäre der um keinen Zoll über den Durchschnitt sich erhebende ehemalige Ingenieur am Gotthardbahnbau auch niemals Minister geworden.

Graf Khuen-Hedervary ist seit 1½ Jahrzehnten der ewige Ministerkandidat. Das Parlament trat ihm mit ausgesprochenem Mißtrauen entgegen, bereits beim ersten Male, da er als consul designatus in den Couloirs auftauchte; auch damals, um ein Kabinett Wekerle zu ersetzen. Die Krone mußte ihre persona grata wieder fallen lassen und sich zu Banffy, der Unzuverlässigsten einem, bequemen. Heute ist gar kein Zweifel, daß von einem parlamentarischen Betriebe unter einem Ministerium Khuen-Hedervary nicht die Rede sein wird. Wenigstens nicht vom Zusammenarbeiten mit einem Unterhause nach der heutigen Wahlordnung. Der Name Khuen bedeutet Auflösung und Wahlreform; also wahrscheinlich Konflikt und Oktroyierung, da die radikale Reform, die Ungarn braucht, durch die Hindernisse der Geschäftsordnung vereitelt werden würde, selbst wenn eine eklatante Regierungsmehrheit aus der Wahlurne herausspringen sollte.

Daß ein gerechtes Wahlgesetz die Uebermacht der Kossuth-Partei brechen wird: in der Weissagung stimmen so ziemlich alle politischen Propheten überein. Vielleicht nicht gleich das erstemal, da die Macht der alten Organisationen noch nachwirken dürfte. Ist doch der politische Radikalismus, mit dem sich diese Nationalradikalen drapieren, nur ein fadenscheiniger Mantel, der ihre kulturelle Rückständigkeit durchschimmern läßt. Aber selbst wenn das heillos schwierige Werk der Wahlreform am guten Ende glatt gelingen sollte, bliebe ein noch schwierigerer Kampf zurück: um die Geschäftsordnung! Welche Mühe hat die Reform der österreichischen verursacht, deren dürftigster Anfang endlich in der letzten Weihnachtswoche erreicht wurde! Aber der ungarische Parlamentarismus ist bodenständig gleich dem englischen, dem er leider seine Erbweisheit und Erbmäßigkeit nicht abgelauscht hat. Die Verfassungskämpfe Eisleithaniens sind alleweile ein Kinderspiel gewesen gegen die ungarischen.

Trotz alledem darf man froh sein, wenn endlich in der zweiten Hälfte der zwölften Stunde der für die Existenz der Gesamtmonarchie dringendst notwendige Kampf aufgenommen und — durchgefochten wird. Vor vier Jahren stand man auf demselben Flecke: biegen oder brechen! Damals entschied sich die Krone in der allerletzten Minute für das Biegen und ließ Fejervary fallen. Mit knapper Not blieb ihm eine Hochverratsklage erspart. Und was wird diesmal werden?

Die südwestafrikanischen Bahnfragen in der Budgetkommission.

Berlin, 18. Januar. (Privattelegramm.)

Zu Beginn der heutigen Kommissionssitzung machte der Vorsitzende Mitteilung von dem Eingang einer Depesche aus Lüderitzbucht, die folgendes zur Diamantenregie sagt:

„Wir bitten, zu der Denkschrift des Reichskolonialamtes über die Diamantenfrage den Mitgliedern des Hohen Hauses Kenntnis zu geben, daß die Angaben der Denkschrift, soweit sie uns telegraphisch mitgeteilt sind, teils unrichtig, teils irreführend sind. Wir bitten, unsere Widerlegung, die nach dem Eintreffen des vollen Textes erfolgen wird, abzuwarten, und inzwischen die bereits erbetene Untersuchung einzuleiten. Vorläufig sei zur Widerlegung folgendes gesagt:

Von allen Abbau treibenden Gesellschaften ist die Förderungsmethode bei der Deutschen Diamantengesellschaft am unvollkommensten. Sie betreibt Raubbau, läßt wenig waschen und fast nur auflesen. Die Tatsache des Raubbaues wird aus den schwankenden Produktionsziffern deutlich ersichtlich. Der Betrieb der Kolonialen Bergbaugesellschaft war bei Beginn der Arbeit der Deutschen Diamantengesellschaft bereits viel größer, als der jetzige Betrieb der Diamantengesellschaft. Zur Gründung eines Großbetriebes ist staatliche Privilegierung absolut unnötig. Es ist durchaus unwahr, daß die Deutsche Diamantengesellschaft 1¼ Millionen Mark für Vorarbeiten, Wasserversorgung und Löhne verausgabt habe. Sie hat bis Ende 1909 für 3¼ Millionen Mark Diamanten gefördert, wovon sie nach allen Angaben nahezu 2 Millionen Mark behält, während das Betriebskapital nur ½ Million Mark beträgt. Dazu kommt der durch Herrn Dernburgs Vermittlung den kleineren Gesellschaften grundlos auferlegte Tribut, ferner der durch die Begünstigung des Staatssekretärs ermöglichte Zwang für die kleineren Gesellschaften, zur Vermeidung angeblicher Anfechtungsrechte der Deutschen Diamantengesellschaft eine Beteiligung einzuräumen.

Acht Tage nach der Verhängung der Sperre hätte eine kaiserliche Verordnung im Sperrgebiete in Kraft treten können, die den Staatssekretär ermächtigt hätte, eine Sperre zugunsten des Fiskus auszusprechen. Statt dessen vergab der Staatssekretär das Sperrgebiet als Geschenk an die der Entwickelung des Landes seit ihrer Gründung schädlichste Landgesellschaft, und machte sogar den Versuch, die Konzession zu einer dauernden zu machen, indem er die Behörden des Schutzgebietes, die pflichtgemäß Einspruch erhoben, aufforderte, diesen Einspruch fallen zu lassen. Die Behauptung, daß das Kapital im Lande nicht aufzubringen gewesen sei, ist unrichtig. Man hat nie einen dahingehenden Versuch gemacht.

Alle bisher bekannten Diamantenfundstellen, auch die von der Deutschen Diamantengesellschaft bearbeiteten, sind von hiesigen Einwohnern entdeckt. Aufschlußarbeiten zur Förderung noch vorhandener enormer Werte hat die Gesellschaft nie geleistet. Eine Gesellschaft zur dauernden Uebernahme des Sperrgebietes mit gleichem Kapitale, wie die Deutsche Diamantengesellschaft, bei namhafter Abgabe vom Reingewinn an den Landesfiskus, kann hier innerhalb dreier Tage gegründet werden. Im Sperrgebiete muß unbedingt das Gouvernement mit dem Landesrate das Bestimmungsrecht erhalten. Unter allen Umständen muß verhindert werden, daß die Konzession der Deutschen Diamantengesellschaft verlängert wird. Eine direkte Anfrage an die Schutzgebietsbehörden wird vorstehende Angaben bestätigen."

Zur Verhandlung stehen heute die Bahnfragen in Südwestafrika. Zum Umbau der Bahnstrecke Karibib—Windhuk sowie zum Bau der Nordsüdbahn ist eine erste Baurate in Höhe von 3 500 000 ℳ in den Etat eingestellt, die zum vollen Betrage im ordentlichen Etat Deckung findet.

Der Berichterstatter gibt eine Uebersicht über die Pläne betreffs der Otavibahn, des Ausbaues Karibib—Windhuk und der Vorbereitung des Baues der Nordsüdbahn zugleich von Windhuk und Keetmannshop, die bei Kub ungefähr den Zusammenschluß finden sollen. Die jetzige Bahn Swakopmund—Windhuk sei gar keine Bahn, höchstens eine Rutschbahn. Der Referent schlägt vor, diese durch das Khangebirge im Hinblick auf das dortige Marmorvorkommen zu führen. Zum Ersatz verlangte die Regierung den Ankauf der Otavibahn. Der Staatssekretär möge den Vertrag vorlegen. Man verlange von anderer Seite eine andere Regelung, als durch Kauf und Weiterverpachtung. Ein Bedenken errege die 60-Zentimeterspur, trotz aller sonstigen guten Eigenschaften der Bahn. Freilich sieht der Vertrag die Herstellung einer dritten Schiene vor, die dann die Kapspur herstelle. Gegen den Ausbau der Strecke Karibib—Windhuk sei wohl niemand. Dieser sowie der Bau des nördlichen Teiles der Nordsüdbahn werden durch denselben Unternehmer ausgeführt, während der Bau des südlichen Teiles der letzteren Bahn durch einen anderen Unternehmer erfolgen soll. Hiermit erklärt sich der Referent einverstanden. Beachtenswert sei, daß die Anlagen in Lüderitzhafen verpachtet werden sollen; das seien aber nur die alten Anlagen, und zwar bis 1912. Da sei keine Gefahr; die eigentliche Entwicklung des Hafens komme erst. Nicht Swakopmund, sondern Lüderitzbucht sei der Hafen der Kolonie; das müsse stets im Auge behalten werden. Der Korreferent schließt sich diesen Darlegungen im wesentlichen an.

Hierauf nahm Staatssekretär Dernburg zu längeren Ausführungen das Wort. Die moralische Wirkung der Diamantenfunde sei keine sehr erwünschte, da Spekulationsfieber an Stelle der Arbeitslust trete und das Rechtsgefühl zerstört werde. Deshalb dürfe der Erwerb aus den Diamanten der gesamten Kolonie nicht den Diamantengegenden allein zugute kommen. Es müßten die für Besiedlung des Landes vorteilhaftesten Bahnen gebaut werden. Der Diamantensegen könne ein Ende nehmen. Man habe gefunden, daß Konzessionen und Monopole nicht zum Vorteil des Schutzgebietes vergeben seien; das Schädlichste von allem aber sei die Otavibahn- und Damaraland-Konzession. Denn 47 Jahre liege man noch in den Fesseln der Gesellschaft, und 10 Prozent Reinertrag sei ihr außerdem gesichert. Sie setze die Tarife nach eigenem Ermessen fest, dabei für sich selbst so niedrig, daß die 10 Prozent, bei deren Ueberschreitung eine Herabsetzung der Tarife vorgesehen sei, von anderen bezahlt werden müßten. Diese Dinge müßten bei Beurteilung der Regierungsvorlage beachtet werden. Falls die Otaviminen einmal weniger bringen sollten, würde die Gesellschaft Ersatz bei der Bahn suchen. Der Staatssekretär behandelt die verschiedenen Zukunftsmöglichkeiten für die Verhältnisse der Bahn. Auch bei den ungünstigsten Annahmen blieben stets 2 Prozent Verzinsung für die Otavibahn an sich. Dazu kämen aber 1 300 000 ℳ Fracht aus der Richtung Windhuk, die dann auch über die Otavibahn gehe. Würde aber der Verkehr von Karibib auf die Otavibahn geleitet, so sei diese als Pächterin verpflichtet, 33⅓ Proz. der Bruttofrachteinnahme aus diesem Verkehr zu vergüten. Dadurch werde einige Rentabilität gesichert.

Die Khanstrecke würde große Umbaukosten (9 Millionen Mark) erfordern, die man zum Ankauf verwenden könne. Zudem aber sei die Khanstrecke wegen Wassermangels und starker Steigungen zum schweren Betrieb überhaupt kaum zu bauen. Dazu würden die Tarife der ganzen Otavibahn um so eher durch Erreichung der 10 Prozent ermäßigt, je mehr Verkehr auf die Otavibahn komme. Eine Konkurrenzbahn würde sehr teuer werden und dann keine Tonne Fracht von der Otavigesellschaft bekommen, also von fraglicher Rentabilität sein. Die von der Presse gebrachte Mitteilung, daß die Otavigesellschaft nach eigenen Angaben nur noch 330 000 Tonnen auf Lager habe, sei doch vorsichtig aufzunehmen. Was tatsächlich unter der Erde liege, könne kein Mensch wissen.

Der Swakopmund-Bezirk und andere müßten doch einmal aufgeschlossen werden; da solle man sich von der Gesellschaft unabhängig machen. Die Möglichkeit eines Kaufes gegen Kassa war da; aber alle Kolonialbahnen sind verpachtet, warum nicht diese? Ob man an den Erbauer oder Vorbesitzer verpachte, sei gleich. Der Gesellschaft waren 10 Proz. Rente versprochen auf 50 Jahre. 4 Proz. hat sie erwirtschaftet. Sie muß die Tarife herabsetzen; aber dafür verdient sie um so mehr am Bergwerk, dem die billigen Frachten zugute kommen. Verbilligen wird sich der Preis deshalb nicht. Im übrigen bekomme die Gesellschaft nicht mehr als der Fiskus für den Bau einer Konkurrenzlinie derselben Art aufwenden müßte. Das Ganze käme auf Erlangung fester Tarife hinaus, wobei die Minenprodukte nicht bevorzugt würden. Das Tonnenkilometer würde für Einfuhr von 30 auf 12 Pf. herabgesetzt; die Wehrfracht von 100 ℳ auf 20 ℳ; dabei ließe sich leben. Die Nordsüdbahn sei strategisch und wirtschaftlich wichtig; sie habe eine gute Entwicklungsmöglichkeit, aber durchaus keine Sicherheit. In zehn Jahren werden etwa 4¾ Millionen ohne die einzigen Ersparnisse an der Schutztruppe übrig bleiben und außerdem 1300 Kilometer Bahnen in den Besitz des Reiches treten.

In der Aussprache wurde von einem freikonservativen Redner der vollkommene Sieg der Kapspur durch den Vertrag begrüßt; ihre Anwendung auf Windhuk—Karibib werde auch den Kapspurbau für Karibib—Swakopmund bedingen. Bei der Otavibahn komme man auf das traurigste Kapitel unserer Kolonialgeschichte. Wie konnte man die einzigen beiden Bahnen der Kolonie früher nebeneinander bauen, noch dazu mit 60 Zentimeter — ein unmöglicher Zustand! Man war damals zu schwach im Kolonialamt. Die Otavistrecke sei nötig, aber über den Zeitpunkt der Verstaatlichung sei er anderer Meinung als der Staatssekretär; sie werde später billiger sein. Man beherrsche die Otavibahn durch die Strecke Swakopmund—Karibib. In den nächsten fünf Jahren werde man noch andere Bahnbauten machen. Der Vergleich des Vertrages mit dem Lenzschen sei unzulässig, da es sich da um Bauverträge gehandelt habe. Der freikonservative Redner erklärt, er behalte sich seine Stellungnahme vor, aber für ein gutes Geschäft halte er das vorliegende nicht; man hätte sich auf Swakopmund—Karibib beschränken sollen. Praktisch liege die Sache so, daß man Verbesserungen des Vertrages erreichen müsse.

Staatssekretär Dernburg machte hierauf noch einmal folgende Rechnung auf: Es bleiben 4¾ Millionen in 10 Jahren übrig, 9 Millionen würden am Umbau der Khanstrecke gespart. Ob später noch für die 7 Millionen, die dann noch blieben, die Bahn zu haben wäre, sei doch fraglich. Die Verhandlungen seien sehr schwierig. Daß die Bergwerksbahn hätte amortisiert werden müssen, sei ja richtig. Man habe auch so gerechnet gehabt, aber die Verhältnisse seien jetzt besser. Die Kapspur sei nicht zu überschätzen; dazu sei es hier noch zu früh; jetzt rentiere sich die Bahn damit noch nicht. Es wäre Hazardspiel, abzuwarten, ob die Bahn der Gesellschaft eine Last würde. Vielleicht werde sie ihr später eine noch größere Einnahmequelle. Auch werde die Bahn dann finanziell in den Tarifen schon so agitieren, daß sie für Verkaufsfälle gut dastehe. Der Staatssekretär bleibt dabei, das Reich mache ein gutes Geschäft, es bekomme eine gute Bahn, schaffe ein Tarifmonopol fort, ermögliche die Finanzierung der Nordsüdbahn und bringe 4—7 Millionen in zehn Jahren; was da der andere etwa verdiene, sei

SLUB
Wir führen Wissen.