Nr. 265. 36. Jahrgang. Abend-Ausgabe. Dienstag, 28. Mai 1907

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Verantwortlichkeit.

Chef-Redakteur: Arthur Levysohn in Berlin. Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Mein Feld die Welt.

„Zum Wohle der Industrie, die längst des Deutschen Reiches Stärke ist, gebe man dem freien Spiel der Kräfte mehr und mehr Raum und sorge dafür, daß zollpolitische Schranken so viel wie möglich fallen." Mit diesem Satze schließt die Festschrift, die von der Hamburg-Amerika-Linie über das sechste Jahrzehnt ihrer Entwickelung herausgegeben worden ist. Man hört aus den Worten den Generaldirektor Albert Ballin selbst heraus. Es ist ein Bekenntnis des Selfmademan zum freien Spiel der Kräfte.

Die Fortschritte der Hamburg-Amerika-Linie in dem sechsten Jahrzehnt ihres Bestehens müssen gerade den Sachkenner verblüffen. Es ging mit ihr wie mit der Lawine, die in der Bewegung beständig an Kraft und Umfang gewinnt. Fünfzig Jahre waren nötig, um der Hamburg-Amerika-Linie eine Stellung zu sichern, die den Prinzen Heinrich von Preußen bei seinem Toast am Himmelfahrtstage 1897 veranlaßte, die Hamburger Gesellschaft als „eine Zierde unseres deutschen Volkes" zu bezeichnen.

Es war ein achtunggebietendes Unternehmen, das uns vor zehn Jahren in der Hapag entgegentrat. Sie trug den deutschen Namen in alle Welt. In dem sechsten Jahrzehnt ihres Bestehens aber ließ sie alle bisher gebräuchlichen Maße weit hinter sich. Seit jenem Jahre haben sich Arbeitsfeld und Ernten der Linie verdoppelt und verdreifacht. Im Mai des Jahres 1897 hatte die Gesellschaft ein Aktienkapital von 45 Millionen Mark und eine Prioritätsschuld von 13,8 Millionen Mark. Ihre Ozeanflotte bestand aus 69 Dampfern mit 291,507 Bruttoregistertons Rauminhalt und 53 Millionen Mark Buchwert. Heute beläuft sich ihr Buchwert auf 165 Millionen Mark. Das Aktienkapital stieg von 45 Millionen auf 125 Millionen Mark, dazu vor zehn Jahren 13,8 Millionen Mark Prioritätsanleihen, heute rund 49 Millionen Mark. Die Gewinne stiegen von 9,7 Millionen Mark auf 37,3 Millionen Mark. Zur Dividendenverteilung wurden 1897 rund 2,7 Millionen beansprucht, heute geht der viersache Betrag an die Aktionäre. Im Jahre 1897 wurden an Gütern 2,3 Millionen Kubikmeter und an Personen 73,089 befördert, im Jahre 1906 aber 6,2 Millionen Kubikmeter und 431,955 Personen. Daneben zeigt sich eine gewaltige Steigerung des Linienneges. 456 überseeischen Rundreisen des Jahres 1897 stehen 1266 Rundreisen des Jahres 1906 gegenüber. Das ist ein Aufschwung, wie er in ähnlicher Großartigkeit vielleicht in der Welt noch nicht da war. Selbst in England, das so lange an der Spitze der seefahrenden Nationen stand und noch heute seinen Vorrang behauptet, gibt es keine Gesellschaft, die zum Vergleich herangezogen werden könnte.

Wir brauchen nicht erst ausdrücklich zu betonen, daß die Hamburg-Amerika-Linie nicht aus sich heraus diese glänzende Entwickelung zu schaffen vermochte. Die Welle der deutschen Tatkraft, der Bevölkerungszunahme des Volkes wie seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit trug sie nach oben. Eine Schiffahrtsgesellschaft kann die günstige Konjunktur nur ausnutzen, nicht schaffen. Aber wie die Gelegenheit ergriffen wurde, wie alle Lebenskräfte des Volkes dem Unternehmen dienstbar gemacht wurden, Ausfuhr und Einfuhr, der Handel nach Uebersee wie die Auswanderung der überschüssigen Volksmassen, wie die kolonialen Versuche, wie nicht zuletzt die wachsende Reiselust der wohlhabenden Klassen, das zeugt von einer genialen Leitung. Es rechtfertigt auch die Bezeichnung Albert Ballins als eines königlichen Kaufmanns. Denn zuletzt war es doch dieser Mann, der mit unbegrenzten Möglichkeiten zu rechnen wußte, alle Chancen auszunutzen verstand, selbst aus Kriegen und Krisen noch lernte und alles zum besten seiner Gesellschaft zu drehen wußte.

Schon heute umspannt die Hamburg-Amerika-Linie die Welt. Und wenn ihre Entwickelung weitergeht wie im letzten Jahrzehnt, dann wird in abermals zehn Jahren sich der Traum erfüllen, daß die Hapag von jedem beliebigen Ort der Erde bis zu jedem anderen Ort, und sei es zu den Antipoden, Menschen und Waren zu befördern vermag. Der Deutsche, dem heute schon die Grenzen seiner Heimat zu eng werden, wird sich dann überall auf der Welt zu Hause fühlen.

Daß es in diesem glänzenden Bilde, wie es die Hamburg-Amerika-Linie schon heute zeigt, nicht an dunklen Punkten fehlt, mußte von vornherein als wahrscheinlich gelten. Zunächst macht das Verhalten der Arbeiter den leitenden Personen Sorge. Auch in die Festschrift drängt sich die Klage, daß sich die Arbeiter nicht als Helfer und Bundesgenossen am gemeinsamen Werke fühlen. Wenn man sich des Ausstandes der Schauerleute im Hamburger Hafen erinnert, und wenn man daran denkt, daß jetzt wieder die Seeleute mit Forderungen an die Gesellschaft herangetreten sind, so wird diese Klage verständlich. Man wird auch nichts dagegen einzuwenden haben, daß sich die Gesellschaft mit den übrigen deutschen Reedern zu einem Zentralverein zusammengeschlossen hat, um den Arbeiterforderungen wirksam entgegentreten zu können. Aber der Generaldirektor Ballin ist viel zu klug und weitsichtig, als daß er sich nicht sagen sollte, daß seine Gesellschaft nicht dauernd in Kampf und Streit mit den Arbeitern leben kann. Sie muß diese Schwierigkeiten von innen heraus überwinden; sie muß einen modus vivendi finden, der auch die Arbeiter an dem Wohlergehen der Gesellschaft teilnehmen läßt. Diese sozialpolitische Aufgabe bleibt noch zu lösen; vielleicht ist sie die wichtigste, die Herr Ballin in der nächsten Zeit zu bewältigen hat.

Eine andere Schwierigkeit liegt jenseits seines Könnens und seiner Befugnisse; es ist die deutsche Wirtschaftspolitik. Nur wie ein Notschrei klingt es, wenn die Denkschrift der Gesellschaft fordert, daß die zollpolitischen Schranken so viel wie möglich fallen. Aber wir hoffen, daß dieser Schrei überall im deutschen Volke weiter tönt. Es steht in einem unerträglichen Widerspruche zu den eigentlichen Zielen des neuen, des industriellen deutschen Reiches, daß wir uns ängstlich gegen die auswärtige Konkurrenz abschließen und damit auch die anderen Nationen auf eine Politik der Abschließung hindrängen. Die Hamburg-Amerika-Linie ist ein Abbild des neuen Reiches. „Mein Feld die Welt" ist hier wie dort das Motto. So müssen wir notwendig zum freien Handel kommen, nicht einer Gesellschaft, sondern dem Reich zuliebe. Aber wir freuen uns, an einem glänzenden Beispiel zu sehen, in welche Höhe der Entwickelung das freie Spiel der Kräfte führt.

---

* Ein amtliches Telegramm aus Braunschweig meldet: Der **braunschweigische Landtag wählte** in seiner heutigen Sitzung den **Herzog Johann Albrecht** zu Mecklenburg einstimmig **zum Regenten des Herzogtums Braunschweig.** Nach den Vorgängen der letzten Wochen war an der Wahl des sympathischen Mecklenburger Herzogs zum Regenten Braunschweigs nicht mehr zu zweifeln. Daß die Wahl einstimmig erfolgte, mag als ein gutes Omen für die Regentschaft des Herzogs gelten. Seine mehrjährige Tätigkeit als Regent von Mecklenburg-Schwerin und seine sonst betätigten Eigenschaften rechtfertigen die Erwartung, daß es ihm gelingen wird, das Vertrauen der Braunschweiger, das sich in der Einstimmigkeit der Wahl ausspricht, zu erhalten und zu vertiefen.

Die englischen Journalisten in Hamburg.

Die englischen Journalisten haben heute vormittag um 8 Uhr Bremen verlassen und sind um 10¼ Uhr programmäßig in Hamburg eingetroffen. Nach der Begrüßung durch den Vertreter des Senats Rat Dr. Schmitz, begaben sich die Gäste in bereitgestellten Senatsequipagen nach den Passagierhallen der Hamburg-Amerika-Linie, um eine Hafenrundfahrt anzutreten.

* * *

London, 28. Mai. (W. T. B.) „Tribune" schreibt: Die englischen Journalisten sind gestern nach einer durch die großartige Gastlichkeit des Norddeutschen Lloyd aufs angenehmste verlaufenen Ueberfahrt in Bremen gelandet. Wir hatten wohl erwartet, daß die gute Natur des deutschen Volkes sich bei dieser Gelegenheit deutlich zeigen werde, aber auf einen derartig überwältigenden Empfang waren wir doch nicht vorbereitet. Schon jetzt ist ersichtlich, daß der Besuch in mehr als konventionellem Sinne ein geschichtliches Ereignis darstellt, und die Engländer aller Parteien und Klassen werden den Wunsch haben, ihren tiefgefühlten Dank und die herzlichste Erwiderung der Freundschaftsäußerungen allen denen in Deutschland zum Ausdruck zu bringen, die an dieser großartigen Kundgebung teilgenommen haben.

Die „Iltis"-Expedition nach Pakhoi.

Nach längerer Zeit fällt einem zum ostasiatischen Kreuzergeschwader gehörigen Schiff wieder einmal die Erfüllung einer militärpolitischen Aktion zu, indem dem Kanonenboote „Iltis" die Order zuging, von Hongkong nach dem unweiten Pakhoi zu dampfen, wo, wie gemeldet, seine Anwesenheit infolge von neuem ausgebrochener Unruhen dringendes Bedürfnis geworden ist. Da der „Iltis" Hongkong bereits am 26. d. M. verlassen hat, dürfte das Schiff heute schon in Pakhoi eingetroffen sein. Kommandant des Fahrzeuges ist Korvettenkapitän Küsel. Der „Iltis" hat eine Besatzung von 130 Mann an Bord, und da diese um 20 Mann von einem in Hongkong ankernden kleinen Flußkanonenboot verstärkt worden ist, trifft unser „Iltis" mit 150 Mann Besatzung in Pakhoi ein. Das Schiff wird mithin, falls es notwendig werden sollte, ein Detachement von 60 bis 70 Mann an Land setzen können, ohne seine Gefechtsbereitschaft als Kriegsfahrzeug zu beeinträchtigen. An Bord des „Iltis" befinden sich mehrere kleine Maschinengeschütze, die dem Detachement mitgegeben werden können. Nach Eintreffen des „Iltis" in Pakhoi dürfte für die Sicherheit deutscher Reichsangehöriger und deutschen Eigentums nichts mehr zu befürchten sein.

Nach einer Meldung des „Daily Chronicle" aus Hongkong beträgt die Zahl der Empörer in Kwantung etwa 30,000. Die Bewegung geht von einem Geheimbunde aus. Ferner berichtet Reuter aus Hongkong, daß unzufriedene Eingeborene Tscheungsam und Tungtschung, zwei wohlhabende Dörfer im Tschingholdistrikt, angegriffen haben. Die Bewohner flüchteten nach Swatau. Man nimmt an, daß die Unruhen mit der Besteuerung in Zusammenhang stehen.

Die Flucht vor Sibirien.

** Von Leo Deutsch, dem Verfasser von „Sechzehn Jahre in Sibirien", ist jetzt im Verlag von J. H. W. Dietz Nachfolger in Stuttgart ein neues Werk erschienen „Viermal entflohen". Das Buch gibt sehr lehrreiche Einblicke in das Wesen der russischen Revolution und Konterrevolution und schildert in seinem zweiten Teil, wie Deutsch dem drohenden Zwangsaufenthalt in Sibirien zu entrinnen gewußt hat.

Leo Deutsch war nach der Auflösung der ersten Duma verhaftet und zu dreijähriger Gefangenschaft in dem schrecklichen Turuchansk verurteilt worden. Er schreibt über diese unfreiwillige Reise und über seine Befreiung das Folgende:

Auf dem Wege nach Turuchansk.

Den größten Teil des Weges legten wir per Eisenbahn und teilweise auch in einer Barke oder auf einem Dampfer zurück, und ungefähr nach einem Monat, Anfang September, langten wir in Jenisseisk an. Dort trat in dieser Jahreszeit die Kälte ein, und die Dampfer, mit denen man sonst die Verschickten flußabwärts beförderte, hatten ihre Tätigkeit bereits eingestellt. Es stand uns also bevor, den weiten Weg von 1100 Werst bis Turuchansk in kleinen Booten zurückzulegen; im besten Falle brauchten wir dazu 15 bis 20 Tage. Man muß in Betracht ziehen, daß wir uns nach Norden bewegen mußten, und die Fahrt in offenen Booten während der kalten Herbsttage mit Schnee und Frühreif war nichts Anziehendes. Aber dafür mußten uns von Jenisseisk laut Order nicht Soldaten wie früher, sondern Bauern mit zwei bis drei Polizisten bis Turuchansk begleiten. Zum Uebernachten mußten wir auch nicht mehr in Gefängnissen und Etappen, die es in dieser wenig bevölkerten Gegend überhaupt nicht gab, bleiben, sondern in einfachen Dorfhütten. Dies alles machte bei einiger Hilfe von außen unser Vorhaben vollständig ausführbar. Genosse Jakob mußte auf einer der Stationen, die am Flusse in der Nähe der Stadt Jenisseisk lag, alles Nötige vorbereiten und sich selbst unserer Verabredung gemäß dorthin begeben.

Als ich zwei Tage nach unserer Ankunft Jakob zum zweitenmal sah, teilte er mir mit, daß es ihm wirklich gelungen sei, alles aufs beste einzurichten. Der Punkt, wo wir die uns begleitende Wache verlassen mußten, war das erste Dörfchen, welches 15 Werst von Jenisseisk in der Nähe des Stromes lag. Aber dort war weder Nachtrast noch Laubung vorgesehen. Wir mußten daher irgendeinen Vorwand finden, um die Wache zu veranlassen, anzulegen und in diesem Dorfe einen kurzen Aufenthalt zu machen. Wir berieten das ganze Projekt mit Jakob und überließen die Einzelheiten ganz den gegebenen Umständen.

Wie sehr ich auch überzeugt war, daß dieser wohlvorbereitete Fluchtplan Erfolg haben könne, richtete ich mich dennoch nach der bekannten Regel, daß man immer mit dem Schlimmsten rechnen müsse, und hielt es deshalb für nötig, alle Vorkehrungen zu dem langen und sehr beschwerlichen Wege per Boot wie auch zu dem Endziel unserer Reise, Turuchansk, zu treffen. Da die Gegend, welche wir zu durchfahren hatten, fast unbevölkert war, und in Anbetracht der späten Jahreszeit mußten wir vor unserer Abreise aus Jenisseisk einen beträchtlichen Vorrat wie Kleider, Schuhe, Geschirre usw. einkaufen. Wir wandten uns deshalb an den dortigen Isprawnik (Landpolizist) mit der Bitte, zweien von uns zu erlauben, wie es in solchen Fällen in Sibirien üblich ist, die nötigen Einkäufe in der Stadt, natürlich in Begleitung einer Wache, zu machen. Nach langen Unterhandlungen erhielten wir schließlich die Erlaubnis.

Zur Erledigung der Einkäufe wurde ich als Aeltester unseres Artels und der Genosse Skripnikow als mein Gehilfe ausersehen. Obwohl ich an einem Erfolg des von dem Genossen Jakob vorbereiteten Fluchtplans glaubte, so wollte ich doch an der von uns getroffenen Entscheidung festhalten, und falls sich eine Gelegenheit zur Flucht bieten sollte, sie benutzen. Ich teilte den Genossen meine Absicht mit, und sie erklärten sich vollständig mit mir einverstanden.

Der nächste Tag war ein Feiertag. Die Einkäufe konnten daher erst am dritten Tage, einige Stunden vor der Weiterreise unserer Partie, besorgt werden. Zwei Nächte lang bereitete ich mich geistig auf meine Flucht vor. Ich konnte selbstverständlich einen bestimmten Plan nicht ausarbeiten, da ich weder die Stadt noch ihre Bevölkerung kannte. Eines stand für mich aber fest, daß es mir möglich sein würde, den Augen der Wache zu entgehen, ohne die Genossen zu kompromittieren, denn die Flucht der anderen Genossen durfte nicht vereitelt werden.

* * *

Die Flucht.

Der Morgen des 9./22. September brach an. Es tagte kaum, als der Wächter berichtete, die Polizisten seien gekommen, um diejenigen von uns, welche die Erlaubnis hätten, Einkäufe in der Stadt zu machen, zu begleiten. Wir machten uns schnell fertig, und ich begab mich mit Skripnikow in die Stadt.

Unterwegs begann ich ein Gespräch mit den uns begleitenden Polizisten, weil ich erfahren wollte, ob es möglich sei, ihre Wachsamkeit einzuschläfern. Einer machte in dieser Hinsicht einen günstigen Eindruck auf mich, der andere war im Gegenteil ein verdächtiger Mensch, der seine fünf Sinne beieinander hatte.

Wir gingen zwei einem Laden in den anderen, und ich richtete meine Aufmerksamkeit darauf, ob es nicht möglich sei, sich auf eine oder die andere Weise zu verstecken. Anfangs folgten die Polizisten uns auf dem Fuße und ließen kein Auge von uns. Es wurde in diesem kleinen Städtchen auch sehr bald bekannt, daß zwei Verbannte Einkäufe machten. In einem Laden knüpfte der Besitzer ein Gespräch mit mir an und sagte, daß er schon von mir gehört hätte und sich sehr freue, mich kennen zu lernen. Ich erwiderte diese Höflichkeit und ersuchte ihn, uns mit Zeitungen, die wir schon seit mehreren Tagen nicht gesehen hatten, zu versorgen. Er ging in eine andere Abteilung, sie zu holen, wohin ich ihm folgte. Bald erschien auch ein Bekannter von ihm, der mir noch aus Kiew her nicht fremd war, und wir begannen eine allgemeine Unterhaltung.

„Sie werden natürlich unterwegs entfliehen," sagte unter anderem der Bekannte aus Kiew, „wenn Sie einer Zufluchtsstätte bedürfen, kommen Sie, bitte, zu mir, ich bin absolut unverdächtig."

„Das freut mich sehr," antwortete ich, aber wie kann ich wissen, ob es mir gelingen wird, unterwegs zu fliehen; vielleicht sollte ich es gleich hier versuchen?"

„Aber wie?" riefen beide in einem Tone aus.

„Auf folgende Weise: Ich werfe den Mantel ab und gehe da durch," sagte ich, und zeigte auf die Tür, „sie führt doch sicher in den Hof?"

„Ja," bestätigte der Besitzer, der sich mir gegenüber für mehr als einen „Kadetten", fast für einen „Sozialdemokraten" ausgegeben hatte. „Aber nach Ihrer Flucht wird die Polizei kommen, mein Haus umzingeln, eine Haussuchung vornehmen und mich zur Verantwortung ziehen!" rief er, die Farbe wechselnd, aus.

„Sie sind ja nicht verpflichtet, aufzupassen, durch welche Tür Ihre Käufer hinausgehen," erwiderte ich. „Und wenn die Polizei Ihr Haus umringt, bin ich schon längst nicht mehr da."

Aus meinen Worten und dem Tone, in dem sie gesprochen waren, las er wohl die feste Absicht heraus, ich sei entschlossen, zu meiner Flucht gerade sein Geschäft zu benutzen, denn er fand keine Worte, mir zu erwidern und ging schnell in die erste Abteilung zurück, wohin ihm auch eilig sein Gast folgte. Durch dieses Manöver schien es, als ob sie die Verantwortung von sich ablenken wollten; sie erregten