Offener Schreibebrief von Lizzie Hanfstengel.

No. 367. Sie wisse, daß ich die Wedesweilern geprammißt hen, daß ich widder alles mit ihren Alte auffickse wollt, for daß er nit nach Afrikeh gehn deht, awwer Se könne mich glauwe, ich hen en harte Schapp gehabt. Ich hen en ganze Dag päße lasse, befohr daß ich ihn nier komme sin, un erscht am zweite Dag sin ich emal eniwwer gange un hen das plessentste Fehs gemacht, wo Se sich denke könne. Der Wedesweiler hat auch plessent geguckt un hat gesagt: Hello Lizzie, wie machts olt Guhsie? un da hen ich gedenkt, well, das guckt ja ganz gut un das Ding wolle mer schnell gefickst hen. Ich hen ihn gefragt, well, wann geht es denn nach Afrikeh? un da hat er gesagt: Ich will dich emol ebbes sage, zuerscht hen ich gedenkt, wie ich dich den tahte höre, du bischt recht un ich denke ich besser stehn heim, awwer dann hen ich die Sach den zweite Gedanke gewwe un da hen ich gesagt, ich gehn doch. Wenn en Mann sich emol ebbes vorgenomme hat, das meint, wie mer auf deitsch sage duht, wenn er sein Meind aufgemacht hat, ebbes zu duhn, dann soll er auch dazu sticke un soll nit äckte wie e Wummen, wo zehndausend mal ihren Meind tschehnsche duht." Well, ich muß sage, ich sin ganz dummfaundet gewese, wie ich das gehört hen! Un was denkt denn deine Alte davon? hen ich gefragt. O, well, hat er gesagt, die duht ganz krehfig äckte. Sie bahlt un heult den ganze Dag un se duht mich, wenn es noch e klein wenig so fort gehn duht, mein ganzes Bißniß speule. Dent nur emal an, heut hat se mich en Frielonsch dahingefickst, der hat auteseit geguckt; es war freid Liwwer un Picknockels un all so Stoff. Awwer wie der Karpenter-Kohnträckter komme is un hat sich en Beis genomme, der bei den Weg, als e Ruhl so groß is, daß e arme Familie e ganzes Miehl draus mache kann, da hat er e Fehs gemacht als ob er auf e Krott gebisse gehabt hätt; er hat alles widder ausgespitt un hat gesagt „Fui Deiwel!"

„Watts die Mätter, Bahs, hen ich gesagt, wisse Se, ich hen schuhr gedenkt, er hätt sich mehbie auf die Zong gebisse, odder er hätt mehbie e Mätsch mit verschluckt. Er hat schnell e halwes Gläs Bie ausgedrunke un hat sich noch e paar mal geschüttelt un dann hat er gesagt: „Wedesweiler, was is die Mätter mit dein Lonsch?" Well da hen ich awwer doch schnell en Beis genomme, bikahs ich weiß, daß unser Lonsch immer eh nomber wonn is; da hen ich dann reiteweg genohtißt, daß die Alte an die Liwwer Sinneme gedahn gehabt hat un die Picknockels hen getehst, als ob se se erscht mit Pepper un dann mit Gräwwel eingeriwwe gehabt hätt. Mit einem Wort der Lonsch war fiers un wie mer auf deitsch sage duht nit fitt zu esse. Das is awwer nur das Riesolt, daß se sich so wurrie duht wege mich. Ich eckspecke, daß se driwwer enaus komme duht, bikahs es macht mich gar nicks aus un wenn se den Lonsch gar nit mehr fickse duht."

Well, da hen ich gesehn, daß ich alleins nicks mehr hen duhn könne. Ich hen nur gesagt: „Well, dann muß ich für mich selbst ausgucke" un sin fort. Jetzt will ich Ihne sage, was ich gedahn hen. Ich hen an unseren Tiehterthierecker gedenkt un der hat mich helfe müsse. Ich hen gewißt, wo er gebohrt hat un so schnell wie ich gekonnt hen, sin ich zu ihn hin. Es hat e Fünfdahlerbild un finf Minnits Teim genomme un dann is er mit mich komme; awwer er hat ganz different geguckt. Er hat wie mir Aeckterisch sage en annere Mehkop gemacht gehabt. Instett von sei Schnorres'che hat er jetzt große Wißkersch gewohre un er hat seine Weus so getschehnscht gehabt, daß mer se gar nit mehr hat riekanneise konne un dann sin mer streht zu den Wedesweiler. Ich hen gesagt: „Mister Wedesweiler, schehk Händs mit den Mister Bierdisch; der Mister Bierdisch hat den Platz gerent un will ihn auch kaufe un weil mir doch die Schuhtingmätsch los sein wolle un er rettig is en gute Preis zu bezahle, so wolle mer den Bargen mache."

Da hat awwer der Wedesweiler e Fehs gemacht. „Mister Wedesweiler", hat der Mister Bierdisch gesagt, „ich deht nur gleiche, von Ihne zu höre, ob ich den Platz schon gleich iwwernemme kann. Ich hen gehört, daß Sie in e paar Däg nach Afrikeh wolle un ich denke, da gewwe Se nicks drum, ob Sie e paar Däg früher odder später das Bißneß aufgewwe." Er hat sich for e ganze Weil die Sach iwwergedenkt un dann sagt er: „Lizzie, was soll der Platz koste? Ich gewwe dich drei Dausend Dahler käsches Geld davor!" Da hat der Mister Bierdisch gesagt: „Mache Se sich nur dadriwwer keine Sorge, ich bezahle die Missus Wedesweiler zehn dausend Dahler un sin reddig den Preis noch zu rehse". Den Weg hen ich den Thierecker instroktet gehabt. Ich hen dann gesagt: „Luckehier, Wedesweiler, der Philipp un mich, mir wer'n jeden Dag älter un mer müsse for unser altes Ehtsch ausgucke. Es wär alles different, wenn du nit fort gehn dehtst, so daß das Prappertie in e gute Kohndischen bleiwe deht dann kenntst du for all was ich drum gewwe, so lang drin stehn wie du willst, awwer das is ja nit der Kehs". Der Wedesweiler is erum gelaufe, als wenn er e große Inwenschen in sei Sistem hätt un es deht sich nur noch um das missing Link handele. Mit einem mal is er stehn gebliwwe un hat gesagt: „Ich gehn nit nach Afrikeh, un wenn ich noch emal so e krehfige Rohschen kriege, dann kannst du mich enaus schmeiße un ich duhn noch im Geringste ticke, bist du jetzt fättisfeit?" Jehs ich sin, hen ich gesagt, un der Thierecker, wollt ich sage, der Mister Bierdisch hat gesagt, wenn die Aktie so stehn dehte, dann hätt er hier nicks mehr verlore un is fort. Die Wedesweilern is ganz krehfig vor Freud gewese un ich hen den Thierecker noch e ecksträs fünf Dahler Bild geschickt.

Mit beste Riegards
Yours
Lizzie Hanfstengel.

Kaserrenhofblüthe.

„Einjähriger Lehmann, was sind Sie?"

„Ich fertige optische Instrumente!"

„Also Optimist."

Schlimmer Verdacht.

„Ist es wirklich wahr, Mama, daß sich Onkel Karl in seiner Jugend an den Mahlzeiten bei den wilden Menschenfressern betheiligt hat?"

„Wer hat Dir denn solchen Unsinn erzählt?"

„Ich hab's doch selbst gehört, wie der Onkel zu Bruder Fritz sagte, er hätte in seiner Jugend „Den Grafen von Monte Christo" und „Den letzten Mohikaner" verschlungen."

Neues Wort.

Vater: „Nun, was haben Sie an meiner Tochter auszusetzen? Hübsch, jung, fein gebildet, zwanzig Mille Mitgift."

Freier: „Das ist es gerade — sie ist mir noch nicht mitgiftig genug!"

Untrügliches Mittel.

Nachbar: „Geht dein Vater heut zur Hochzeit, Pepi?"

Pepi: „Nee, ich glaube nicht; er hat zu Mittag so viel gegessen wie sonst."

Aus der Zeit.

Verlobte Primanerin: „Schrecklich, mein Bräutigam hat mir eine furchtbare Eifersuchtsszene gemacht, weil mir die Lehrer alle so gute Zensuren gegeben haben."

Frauen-Freundschaft.

„Weshalb grüßen sich wohl die Frau Direktor und die Frau Rath so überaus höflich?"

„Sehr einfach. Keine kann die andere ausstehen — und keine will das der andern merken lassen."

Die ältesten Zeitungen.

Im römischen Reich hatte das Zeitungswesen schon eine gewisse Ausbreitung erlangt, und wenn uns einige Nummern dieses offiziellen Tageblattes, das Cäsar von Tausenden von Schreibern vervielfältigen ließ und über den ganzen gebildeten Erdkreis versandte, erhalten geblieben wären, würden wir heute besser unterrichtet sein über Leben und Treiben jener Tage. Die Acta diurna publica gabenBerichte über die prunkvollen öffentlichen Feste, über Feldzüge und Siege, über gesellschaftliche und literarische Ereignisse, auch über pikante Abenteuer. Die älteste aller noch heute bestehenden Zeitungen, die erste gedruckte Zeitung der Welt ist das chinesische Blatt King Pao, d. h. Anzeigen der Hauptstadt. Es soll im Jahre 811 n. Chr. gegründet worden sein, erschien aber erst von 1351 ab regelmäßig im Druck. Vier Jahrhunderte lang erschien es halbmonatlich, seit 1800 täglich. Heute erscheint es dreimal täglich und seine drei Ausgaben sind auf verschiedenem Papier gedruckt, das Morgenblatt auf gelbem, das Mittagblatt auf weißem und das Abendblatt auf grauem Papier, um jede Verwirrung zu vermeiden.

Die Anfänge der ersten europäischen Zeitungen sind in Dunkel gehüllt. Gewisse Censuren bildeten sich allmählich heraus, in denen wichtige Nachrichten gesammelt und von denen aus sie verbreitet wurden; so in Deutschland das Fuggersche Handelskontor in Augsburg, das in seinen Schreibstuben alle wichtigen Nachrichten zusammenstellen und gegen eine jährliche Vergütung versenden ließ. Außer diesen Fuggerschen geschriebenen Zeitungen verfaßten „vielwissende" Männer Zeitungsbriefe. Kaiser Rudolf II. zahlte einem Manne in Köln, der ihm regelmäßig Meldungen über die Vorgänge in Frankreich und den Niederlanden machte, jährlich zweihundert Goldgulden. Aus diesen geschriebenen Zeitungsbriefen hat sich dann die gedruckte Zeitung um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts entwickelt. Als Begründer des mordernen deutschen Zeitungswesens darf der Oesterreicher Michael von Aitzing gelten, der 1583 auf der Frankfurter Messe ein besonderes Quartheft über die Kölnischen Händel zwischen dem Papst und dem Kurfürsten Gebhard verkaufen ließ. Da sie immer zur Zeit der Frankfurter Messe erschienen, wurden sie Meßrelationen genannt, und erlangten große Beliebtheit, fanden bald vielfache Nachahmung. Diesen Relationen müssen bald die ersten deutschen Zeitungen gefolgt sein, doch lassen sich die ältesten Jahrgänge nicht nachweisen, sondern wir besitzen als älteste auf uns gekommene Zeitungen zwei Jahrgänge von 1609 aus Straßburg und Augsburg. Der Titel der Straßburger Zeitung lautet: Relation: Aller Fürnemmen und gedenckwürdigen Historien, so sich hin und wider in Hoch- und Nieder Teutschland, auch in Frankreich, Italien, Schott und Engelland, Hispanien, Hungern, Polen, Siebenbürgen, Walachey, Moldaw, Türkey u. s. w. Inn diesem 1609. Jahr verlauffen und zutragen möchten. Alles auf das trewlichst wie ich solche bekommen und zu wegen bringen mag, in Treu verfertigen will. Die älteste englische Zeitung ist erst im Jahre 1622 erschienen, während die Berichte des englischen Merkur aus dem Jahre 1588 sich als Fälschungen erwiesen haben. Die erste französische Zeitung begründete der Arzt Theophraste Renaudot, der auch das erste Arbeitsauskunftsbureau geschaffen hat. Die Zeitung hieß La Gazette, so genannt nach der kleinen venezianischen Scheidemünze Gazetta, für die man sich früher schriftliche Mitteilungen auf dem Rialto gekauft hatte; sie erschien zum erstenmal am 30. Mai 1631 in einem Umfang von vier Seiten. Seit 1762 heißt sie Gazette de France und besteht noch heute. Die Richtigkeit der Behauptung, daß die Gazette de France die älteste französische Zeitung sei, bestreitet allerdings E. Koerner im Börsenbl. für den deutschen Buchhandel. Er führt aus:

„Der Gründer der Gazette de France, Theophraste Renaudot, hatte schon lange vorher die Petite Affiches ins Leben gerufen, die heute noch existiren, jetzt ausschließlich Annoncenblatt sind, aber damals bestimmt waren, neben denAnnoncen auch Meinungen und Mittheilungen zu veröffentlichen, die Private betrafen und an denen Private Interesse hatten, sie zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Aber auch die Petite Affiches waren nicht eigentlich die älteste französische Zeitung. Das Verdienst, diese herausgegeben zu haben, gebührt Karl VIII. Als dieser im August 1494 mit einem Heere nach Italien zog und im darauf folgenden Jahre das Königreich Neapel eroberte, ließ er regelmäßige Berichte über den Verlauf des Feldzugs erscheinen, die eine wirkliche Zeitung waren.

Was die erwähnteGazette de France betrifft, so führte sie ursprünglich den einfachen Namen Gazette. Theophraste Renaudot hatte diesen Namen aus Venedig eingeführt. Bei einer Reise in die Dogenstadt stieß er auf die älteste venezianische Zeitung, nämlich auf ein öffentliches Blatt, das Gemeinde- und andere Nachrichten enthielt und für eine Gazette (alte venezianische Scheidemünze im Werthe von ? Cents) verkauft wurde. Hiervon war der Name Gazetta auf das Blatt selbst übertragen worden. So kam Renaudot auf den Gedanken, auch seine Zeitung so zu nennen. Die Gazette de France wurde auf den Straßen ausgeboten und fand reißenden Absatz. Renaudot aber wurde der Gründer des französischen Zeitungswesens und der erste französische Journalist.

Die Gazette hatte berühmte Mitarbeiter, nämlich Ludwig XIII., den Kardinal Richelieu und dessen Gehilfen, den Kapuziner Francois Leclerc du Tremblay. Die Redaktion besorgten Renaudot und seine beiden Söhne Isaak und Eusebius. Später vertrat Renaudot in der Gazette die Politik Mazarins, des Nachfolgers Richelieus.

Noch sei erwähnt, daß das erste französische Tageblatt, d. h. die erste täglich erscheinende Zeitung, das Journal de Paris war, das 1777 gegründet wurde."

Strauße auf der Rennbahn.

Seit langem gilt der Strauß als eins der schnellsten Thiere. Die Mittheilungen, die in früheren Zeiten von Afrikareisenden über die Schnelligkeit des Straußes gemacht worden sind, waren aber erheblich übertrieben, und es gibt im schwarzen Erdtheil zahlreiche Gazellenarten und manch anderes Wild, das dem Strauß an Geschwindigkeit des Laufes weit überlegen ist. Wie Wißmann und andere Forscher festgestellt haben, ist der Strauß vor allem deswegen so schwer zu erlegen, weil er ungemein scharf sichtet und die Verfolger daher selten auf Büchsenschußweite herankommen läßt. Deshalb erweist sich als die erfolgreichste Jagd die, bei der er von verschiedenen Seiten aus von mehreren gut berittenen Jägern gehetzt und schließlich, völlig ermattet, erlegt wird. Wie es um die Schnelligkeit des Straußes in Wirklichkeit bestellt ist, haben Versuche gezeigt, die vor einiger Zeit sowohl in Florida als auch in Arkansas mit vor leichte Rennwagen gespannten Straußen unternommen worden sind. Die Strauße Whirlwind und Black Diamond des Mr. Thomas A. Cockburn in Arkansas legten vor einem Sulky die halbe englische Meile in einer Minute und fünf Sekunden zurück. Das ist wohl eine ganz passable Geschwindigkeit, die etwa der eines guten Trabers gleichkommt, aber von der eines Galoppferdes noch erheblich übertroffen wird, denn ein Rennpferd vermag 2660 Fuß in ungefähr 52 bis 53 Sekunden zu durchlaufen. Der naheliegende Gedanke, Strauße derart abzurichten, daß mehrere von ihnen ein regelrechtes Wettrennen bestreiten können, ist nun inzwischen auch verwirklicht worden. Es handelt sich selbstverständlich lediglich um eine gut gelungene Dressur, denn soweit man die Psyche des Straußes kennt, ist diesem interessanten Thiere der jedes Rennpferd beseelende Ehrgeiz, aus einem Wettlauf als Sieger hervorzugehen, vorläufig noch durchaus fremd. Im übrigen mag die Veranstaltung eines Straußenrennens ein recht kostspieliges Vergnügen sein, denn der Werth der beiden Renntraber des Mr. Cockburn wird auf viele Tausend Dollars geschätzt. Damit wird natürlich auch die Dressur bewerthet worden sein, die bei der geringen Intelligenz des Straußes sicher große Mühe verursacht haben wird. Als Sport wird das Straußenrennen daher wohl an den hohen Kosten scheitern, die die Beschaffung einer größeren Anzahl dressirter Strauße bereiten würde. Auf einer Straußenfarm zu Passadena in California werden die Thiere übrigens zum Reiten und Fahren abgerichtet.

Aufopferung.

Hausherr: „Weiß meine Frau schon, daß ich die Vase zerbrochen habe?"

Dienstmädchen: „Nein, ich hab's auf mich genommen!"

Hausherr: „Aber Marie . . ."

Dienstmädchen (gutmüthig): „Na, der paar Groschen wegen . . . und ich kriege doch wenigstens keine Prügel!"

Immer geschäftlich.

Söhnchen eines Zahnarztes: „Papa, wieviel Zähne hat der Mensch?"

Zahnarzt: „Viel zu wenig, mein Sohn!"

Ausgerechnet.

Vater der Braut: Dreitausend Mark, mehr kann ich augenblicklich meiner Tochter nicht mitgeben.

Bewerber (Arzt): Aber, erlauben Sie gütigst, soviel könnte ich ja beinahe als Honorar für meine Besuche bei Ihnen beanspruchen!

Ein Musikant in Pennsylvania behauptet, daß er die Moskitos mittelst falscher Töne auf derGeige töten kann. Das klingt nicht sehr wahrscheinlich, denn wenn die falschen Töne sommerlicher Pagganinis diese Wirkung auf dieBlutsauger hätten, so gebe es längst keine Moskitos mehr.

Auch Japan hat seinen Zuckerskandal, in dem eine ganze Reihe hochangesehener Grabscher verwickelt sind, die aber ohne Gnade an den Pranger gestellt und prozessiert werden. Das kommt davon, weil Japan noch nicht an der Spitze der Zivilisation marschiert.

Subventionen der Handelsflotten.

Dieses an sich außerordentlich interessante und lehrreiche Thema ist viel zu groß, um es im Rahmen dieses Artikels erschöpfend zu behandeln, und die vollständige Zusammentragung des Materials würde mehr Zeit erfordern, als mir zur Verfügung stand. Nur einige die Lage kennzeichnende Daten möchte ich geben. Ich schicke voraus, daß das Wort Subvention heutzutage sehr verschiedenartige Dinge deckt. Neben der festen Subvention, die für ganz bestimmte Leistungen, nämlich für die Ausführung eines regelmäßigen Postdampferdienstes bezahlt wird, gibt es in etlichen Ländern Prämien für Schiffahrt und Schiffbau, deren Empfänger keinen Verpflichtungen auf die Ausführung ihrer Dienste im Sinne der festen Subvention unterliegen, ferner gibt es ziffernmäßig schwer nachweisbare, aber sehr beträchtliche Querstützungen, wie z. B. die in Rußland und Oesterreich übliche Rückvergütung der Suezkanalabgaben, sodann die von der englischen Postverwaltung gewährte sehr hohe Vergütung für die Beförderung der Seepost, endlich auch Vergünstigungen in Bezug auf die Abgabenzahlung in heimischen Höfen und wohl noch manches andere mehr. Ich kann hier, wie schon gesagt, keine umfassende Darstellung über alle diese Subventionen geben, das ist ohne sehr eingehende Nachforschungen nicht möglich, ich möchte aber einige Ziffern anführen, die wenigstens einen Einblick in den Umfang geben, den das Subventionswesen heute angenommen hat. Es bezahlen z. B. Oesterreich und Ungarn an festen Subventionen und an Schiffahrtsprämien etwa 3½ Millionen Dollars jährlich, Italien etwa 4½ Millionen Dollars und seine Postdampferlinien verlangen jetzt eine ganz wesentlich höhere Entlohnung. Ferner zahlt Frankreich etwa 13¼ Millionen Dollars, Japan 7 Millionen Dollars und England, eingerechnet die Subventionen der Kapkolonie und Australiens an englische Linien, 5½ Millionen Dollars. Außerdem hat die englische Regierung bekanntlich der Cunard Line zum Bau ihrer beiden großen Turbinendampfer ein mit nur 2¾ Prozent verzinsliches Darlehen von 13 Millionen Dollars gegeben. Damit hört die Unterstützung der englischen Schiffahrt übrigens noch nicht auf, denn freiwillig bezahlt die englische Postverwaltung den englischen Rheedereien, die Seepost befördern, wie der Staatssekretär des Reichspostamts kürzlich im Reichstag erwähnte, siebzig Prozent mehr, als die deutsche Post den deutschen Gesellschaften an Vergütung für die Seepost bezahlt. Wieviel das in einer Summe ausmacht, ist nicht bekannt, das englische Budget gab zuletzt im Jahre 1897 an, daß die englische Postbehörde bei der Beförderung der Seepost — hierbei handelt es sich fast nur um die amerikanische Post — einen Verlust von fast 2¼ Millionen Dollars erleide! Danach müssen die Zahlungen an die englischen Rheedereien sehr beträchtlich sein. Auch die amerikanische Regierung zahlt der unter amerikanischer Flagge fahrenden American Line eine hohe feste Subvention für die Postbeförderung von New York nach Southampton. In einem Vertrag vom Jahre 1895 wurde diese auf $4 per Meile festgesetzt, das macht pro Reise $12,000 oder im Jahre, wöchentliche Abfahrten vorausgesetzt, rund ½ Million Dollars. Um zu zeigen, wie das Subventionsfieber weiter um sich gegriffen hat, führe ich noch an, daß Spanien seine Subvention von ca. 1½ Millionen Dollars auf ca. 2 Millionen zu erhöhen beabsichtigt, daß Holland ca. ½ Million Dollars bezahlt, Rußland über 1¾ Millionen, Norwegen ½ Million, daß Belgien und Schweden billige Darlehen auf Schiffe aus Staatsmitteln geben und endlich, daß eine ganze Reihe Subventionsprojekte in der Luft schweben, darunter z. B. amerikanische Postdampfersubventionen im Betrage von ca. 4¼ Millionen Dollars. Zähle ich die der eben angeführten Subventionen zusammen, die in bestimmten Ziffern bekannt sind, so komme ich bereits auf eine Summe von etwa 40 Millionen Dollars; ich wiederhole aber dabei, daß große Subventionen, wie z. B. die Rückgabe der Suezkanalabgabe und alle Arten geheimer Unterstützungen nicht darin enthalten sind. Auch nicht die Subvention, die in der Hergabe von Darlehen zu billigem Zinsfuß besteht, wie sie in Schweden, das einen eigenen Fonds dafür geschaffen hat, ebenso in Belgien erfolgt, und wie sie auch in England gegenüber der Cunard Line zur Anwendung gelangt ist.

Das Subventionsprinzip hat nun zwei besondere Eigenarten. Zunächst die, daß seine Anwendung zumeist in starkem Gegensatz zur Bedeutung der Handelsflotte steht, die unterstützt wird. Charakteristisch dafür ist, daß nach einer privaten Statistik pro Registertonne der Handelsmarine an Subventionen bezahlt werden in Japan rund $6.00, Frankreich $6.00, Rußland $2.00, Italien $2.00, Amerika $1.00, Deutschland $0.50 und England $0.35. In England stellt sich trotz absolut großer Zahlungen die Durchschnittsziffer infolge der Größe der Handelsflotte klein. Die zweite Eigenart ist, daß das Subventionsprinzip, namentlich wenn es nicht in der Form der festen Liniensubvention gekleidet ist, sich regelmäßig zu einer Schraube ohne Ende entwickelt. So haben sich die französischen Subventionen im Verlaufe von zehn Jahren verdreifacht, die japanischen im Verlauf von acht Jahren mehr als verdoppelt. Und das Beispiel der Subventionsstaaten wirkt außerordentlich ansteckend auf andere, das bringt schon der Wettbewerb der Rheedereien mit sich. Darum ist auch nicht abzusehen, wohin die Subventionspolitik führen wird, wenn man sich nicht endlich entschließt, wenigstens die freien, an gar keine bestimmte Gegenleistung gebundenen Subventionen durch eine internationale Uebereinkunft abzuschaffen so, wie man die Zuckerprämien abgeschafft hat. Welche Auswüchse das Subventionsprinzip anzunehmen geneigt ist, kann man an dem neuen französischen Gesetzentwurf für die Subvention der Messageries Maritimes sehen, der eigentlich auf eine völlige Verstaatlichung der Gesellschaft hinausläuft.

Schließlich möchte ich noch erwähnen, daß immer mehr auch die Tendenz der Gesetzgebung in vielen Staaten, wie z. B. in Italien und Spanien dahin geht, die fremde Schiffahrt erheblich mehr als die einheimische zu belasten oder ihr andere drückende lich in der Absicht, den fremden Flaggen das Geschäft nach Möglichkeit unsympathisch zu machen.

Vergleichen wir mit all diesen Maßnahmen das, was Deutschland seiner Schiffahrt an staatlicher Förderung hat zutheil werden lassen, so können wir ruhig sagen, daß es bitterwenig ist. Um erstklassige Postdampferlinien nach Ostafrika, Ostasien und Australien zu erhalten, zahlt die deutsche Regierung eine Subvention von rund 1¾ Millionen Dollars. Ohne Subvention könnten diese Linien auch betrieben werden, wenn das Reich damit zufrieden wäre, bescheidenere Dampfer auf jenen Routen verkehren zu sehen, oder wenn die Suezkanal-Gesellschaft freie Passage durch den Kanal gewährte. Da dies nicht der Fall ist, zahlt auch England der P. and O. Line eine Postdampfer-Subvention, die ungefähr das ausmacht, was die Linie an Suezkanal-Gebühren zu zahlen hat. Sodann zahlt Deutschland noch einige kleine Postsubventionen auf Linien in Ostasien und der Südsee, alles in allem sind aber seine Aufwendungen über rund 2 Millionen Dollars nicht hinausgegangen. Im Ausland fabelt man zwar gelegentlich immer noch von bedeutenden geheimen Subventionen der deutschen Handelsflotte, namentlich der großen Rheedereien, ich kann aber nur sagen, daß wir davon noch niemals etwas gemerkt haben. Gelegentlich hat man nun noch die Behauptung hören können, daß Deutschland seine Schiffahrt durch die Gewährung besonderer Eisenbahntarife für dieWaarenausfuhr begünstige. Die holländische Regierung hat sogar im vorigen Herbst auf eine Interpellation im Parlament, ob nicht internationale Verhandlungen zwecks Abschaffung der Schiffahrtssubventionen angebahnt werden könnten, geantwortet, daß nicht allein baare Subvention, sondern auch Eisenbahntarife u. dgl. in Frage kämen. Das sollte wohl ein Hinweis auf die deutschen Tarife sein. Man hat dabei nur in Holland sowohl wie auch in England, von wo das gleiche Argument gelegentlich gehört wurde, vergessen, daß jene Tarife nicht für die Schiffahrt, sondern dafür bestimmt sind, den Ausfuhrhandel über deutscheHäfen konkurrenzfähig mit dem über fremde Häfen zu machen, die durch geringere Landentfernungen von den Produktionsstätten getrennt sind. Strecken von Hunderten von Meilen, wie die deutschen Industrieerzeugnisse sie häufig bis zum deutschen Verschiffungshafen zurückzulegen haben, liegen nicht zwischen den Häfen und Industriezentren in England, Belgien oder Holland. Uebrigens sind auch die allgemeinen Ausfuhrtarife nicht auf die deutsche Flagge beschränkt, sondern gelten für die Ausfuhr über See ganz allgemein ohne Rücksicht, ob das Schiff, das die Waare befördert, ein deutsches oder ein fremdes ist.

B. Huldermann.

Eine bogenförmige Klaviatur ist von einem Australier erfunden worden. Vielen wäre eine geräuschlose bedeutend lieber.

* * *

Einem verendeten Wolf ist leicht die Zähne zählen.

* * *

Müßiggang macht viel müder und nervöser als die Arbeit und schwächt die Widerstandskraft, auf der alle Gesundheit beruht.

* * *

Der Internationale Frauenstimmrecht-Kongreß in London ist geschlossen worden. Fräulein Dr. Anna Shaw aus Amerika erklärte zum Schluß, der Kongreß habe mehr geleistet, als die Friedens-Konferenzen im Haag. Na, das bedeutet nicht viel.

* * *

Die größten Schwächen sind die, von denen niemand etwas bemerkt, weil wir die größte Kraft aufwenden, sie zu unterdrücken.

* * *

Dem Feinfühligen wird es leichter, für andere zu bitten, als für sich selbst.