

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

einerseits und der Cunard-Linie andererseits in bezug auf die Schiffsahrtssubventionen geschlossen wurde. In dieser Vereinbarung verspricht die englische Regierung der Cunard-Linie eine Subvention von 3 Millionen Mark jährlich zu zahlen als Zuschuß für die Indienstellung der beiden Dampfer „Mauretania“ und „Lusitania“, welche die Cunard-Linie nur unter der Bedingung, daß sie diese Subvention erhalte, bauen konnte.

Das blaue Band des Ozeans war England verloren gegangen, als der Norddeutsche-Lloyd-Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ den Rekord in der Fahrt Bremen—Neuyork geschlagen hatte. Da erfolgte jenes Gesetz im englischen Parlament, durch welches der Cunard-Linie die vorerwähnte Jahressubvention zugesichert wurde für den Bau zweier Dampfer, welche bestimmt waren, diesen deutschen Rekord zu brechen. Wohlgerne, es handelt sich nicht um die Subvention einer notleidenden Linie, es handelt sich auch nicht um eine Schiffsahrtstrecke, welche ohne staatliche Subvention etwa keine Erträgnisse brächte, nein, an die bestrentierende Linie des ganzen Weltverkehrs und an eine glänzend fundierte Gesellschaft wird aus allgemeinen Staatsmitteln diese Subvention gezahlt, nur damit Deutschland nicht mehr den Ruhm besäße, die schnellsten Schiffe zu besitzen. Gewiß wäre es unserem Lloyd oder der Hapag auch möglich gewesen, eine „Mauretania“ in Dienst zu stellen, wenn man für den riesigen Kohlenverbrauch dieser großen Dampfer ein Staatsopfer von mehreren Millionen jährlich gebracht hätte. Nur würde man in Deutschland eine solche Prestigepolitik auf Staatskosten sowohl im Bundesrat wie im Reichstag abgelehnt haben. Mit vollem Recht hat deshalb Herr Ballin in einer geistvollen Rede auf einer Versammlung des Zentralverbands des deutschen Bank- und Bankiergewerbes am 7. September 1907 darauf hingewiesen, daß nichts so sehr den Niedergang Englands von seiner einstigen Herrschaft kennzeichnet, nichts so charakteristisch sei für den Neid und für die Eifersucht gegen Deutschland, als daß es den früher jahrzehntelang aufrecht erhaltenen Grundsatz des freien Spiels der Kräfte im Welt-handel aufgebe, um mit Staatsmitteln eine Stellung aufrecht zu erhalten, die es im privaten Wettbewerb gegenüber Deutschland nicht mehr behaupten könnte. „Es ist noch nicht lange Zeit,“ so führte Ballin damals wörtlich aus, „daß wir uns einer regen Teilnahme an dem heißen Wettbewerb rühmen können, der sich zwischen den Schiffsahrt treibenden Nationen auf dem Weltmeere vollzieht.