

16. II. 1917

**N**ochmals der Oesterreichische Lloyd. Wir erhalten von unserem geschätzten Mitarbeiter Dr. Anton Ritter von Mörz folgende Zuschrift: „Sehr geehrte Redaktion! Erst heute komme ich dazu, auf die Erwiderung des Lloyd auf meine kürzlich in der Reichspost veröffentlichten Ausführungen antworten zu können und bitte um Aufnahme nachstehender Zeilen: Der Oesterreichische Lloyd hat gerade die Stellen auf sich bezogen, die allgemein gehalten und nicht gegen den Lloyd gerichtet waren. So habe ich nirgends behauptet, daß der Lloyd Schiffe verkauft habe, daß der Lloyd keine neuen Schiffe gebaut habe. Im Gegenteil war mir bekannt, daß Lloyd dampfer zu Kriegsbeginn im Bau waren und freue mich sehr darüber, daß noch gebaut würde und würde mich zuhöchst freuen, wenn noch viel, viel mehr gebaut würde. Was aber die Konstantinopel-Gillinie anlangt, so halte ich meine Äußerungen vollinhaltlich aufrecht. Ich wendete mich gegen den Ausdruck Gillinie. Die Linie wurde mit der 12-Neilen-Geschwindigkeit meines Wissens im Jahre 1854 eröffnet, damals verdiente sie diese Bezeichnung, heute wirkt sie grotesk. Der Vergleich mit der Deutschen Levantelinie, die mit 10 Neilen fährt, paßt nicht hieher, denn sie nennt sich eben nicht Gillinie und dann wird sie eben nicht subventioniert. Unter Gillinie verstehen die deutschen Schiffsahrtsgesellschaften Linien, die mit einer Geschwindigkeit von 20 Neilen aufwärts betrieben werden. Auch daß durch Erhöhung der Geschwindigkeit nur ein paar Stunden gewonnen wurden, ist nicht richtig. Die Linie wird heute mit 12 Neilen betrieben und der „Gildampfer“ braucht meist 6 Tage für die Fahrzeit. Rechnen wir den Aufenthalt in den Zwischenhäfen ab, verbleiben 4 Tage reine Fahrzeit. Nebenbei bemerkt, wirkliche Gildampfer fahren in 5 Tagen von Europa nach Amerika. Würde nun die Geschwindigkeit ganz bescheiden