

Verantwortl. Redakteur: R. D. Köhler in Stettin.

Verleger und Drucker: R. Graumann in Stettin, Klopstock 3—4.

Bezugspreis:

in Stettin monatlich 50 Pf. mit Botenlohn 70 Pf.

in Deutschland vierteljährlich 1 Mt. 50 Pf. mit Botenlohn 2 Mt.

Anzeigen: die Kleinste oder deren Raum im Morgenblatt

15 Pf. im Abendblatt und Neustadt 30 Pf.

Stettiner Zeitung.

Morgen-Ausgabe.

Sonnabend, 12. März 1898.

Annahme von Anzeigen Kohlmarkt 10 und Klopstock 2.

Berichtung in Deutschland: In allen größeren Städten Deutschlands: R. Wohl, Haasestein & Vogler, G. L. Danne, Invalidenbad, Berlin, Bern, Arndt, Max Gerlmann, Eberfeld, W. Thines, Greifswald, G. Alles, A. Steiner, Willam Wiltens, In Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M. Heinr. Gisler, Copenhagen Aug. A. Wolff & Co.

E. L. Berlin, 11. März.
Deutscher Reichstag.

60. Plenarsitzung vom 11. März.

2 Uhr.

Die zweite Beratung der Postdampfer-Novelle wird fortgesetzt bei § 1, der die ägyptische Subvention um 1/4 Millionen Mark erhöht.

Abg. Hammacher widerspricht den gestiegenen überraschenden und seltsamen Neuerungen Molenbuhrs, daß der Lloyd die Postdampfer auch ohne Subvention laufen lassen könnte. Chatsache sei doch, daß der Lloyd für sein Postdampfer-Kapital bisher nicht nur keinen Verlust erlebt habe, trotz der Subvention. Schiffe, welche so regelmäßig und schnell fahren müßten, könnten sich nun einmal nicht ohne Zuschuß erhalten. Was die Bevölkerung von Rotterdam anlangt, so habe dieser Platz große Vorteile, denn die Verbindung mit dem Meer ist kaum jemals einzuhalten. Wenn jetzt die Regierung die ehrliche Probe mit Altertum zwischen Antwerpen und Rotterdam mache, dies aber nicht in das Gesetz einbringen wolle, um nicht die Erlangung von Zugeständnissen der holländischen Regierung zu erschweren, so hoffe er, daß diese Artikulation unserer Regierung gelingen möge. Bis jetzt seien jedenfalls die Hafengebühren in Rotterdam viel höher, als in Antwerpen.

Abg. Richter (frz. Bp.): Es ist ja nicht zweckhaft, daß die Vorlage mit erheblicher Mehrheit angenommen wird. Meine Freunde bleiben bei ihrem ablehnenden Verhalten. Man hat die nationale Frage hereingezogen. Wir können aber schon jetzt auf unsere nationale Seeschiffahrt stolz sein; schon vor 12 Jahren, ehe an die Subvention gedacht waren, nahm Deutschland die zweite Stelle in der Seeschiffahrt unter den Nationen ein. Jetzt scheint es fast, als ob eine nichtsubventionierte Verbindung nicht den Auftrag auf Vertretung der nationalen Größe hätte. Es ist nun noch besonders auf die neuen Vorgänge in China hingewiesen. Aber erfüllen sich die Erwartungen, die Sie daran knüpfen, dann werden auch schon ohne Subvention sich die nötigen Verbindungen mit Ostasien einfassen. Die Hamburg-American-Linie hat sich ja auch sofort bereit, eine solche Verbindung herzustellen. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Und das fällt um so mehr ins Gewicht, als der englische Verkehr mit seinem Kolonialbesitz ein außerordentlich großer ist.

Staatssekretär Graf Posadowsky verleiht ein vom Reichsanzeiger an den Lloyd gerichtetes Schreiben, wonach der Lloyd befugt ist, um der Konkurrenz ausländischer Schiffahrtsgesellschaften, Rabatt bis zu 20 Prozent zu gewähren, aber keinesfalls Ausländer bevorzugen darf.

Abg. Richter: Das ändert gar nichts an der These, daß man von London aus billiger nach Ostasien fahren kann, als von Bremen aus. Denn der Rabatt wird eben so gewährt, wo dies der Konkurrenz halber nötig ist, das heißt also, in England. Und da von England aus selbstverständlich mehr Engländer fahren als Deutsche, weil mehr Engländer als Deutsche dort wohnen (Heiterkeit), so kommt der Rabatt viel mehr Engländern zu gut, als Deutschen.

Damit schließt die Debatte und § 1 wird gegen Sozialdemokraten und freisinnige Volkspartei angenommen.

Die §§ 2 und 3 werden debattlos genehmigt.

§ 4 verpflichtet den Lloyd, zwischen Bremen und Hamburg zu alternieren.

Zum § 4 liegen zwei Anträge vor. Ein Antrag Heim (Btr.) will hinzufügen, daß der Unternehmer zu verpflichten sei, als Rückgrat nach europäischen Häfen Getreide, Fleisch oder Molkeprodukte nicht zu fördern. Ein Antrag Molenbuhr dagegen will den Unternehmer verpflichten, für die Ausreise so viel wie möglich Schiffsleute anzujustieren, als die Dampfer nach dem vom Reichsanzeiger des Innern herausgegebenen Handbuch für die deutsche Handelsmarine an Belegung haben sollen.

In den Antrag Heim will ein Amendment von Lebeck noch das Wort „Wolle“ einfügen. Außerdem ist, wie mit Rücksicht auf den Antrag Heim und das Amendment Lebeck gleich hier erwähnt sei, noch zu der ersten von der Kommission beantragten Resolution ein Antrag eingegangen. Die Resolution selbst will auf dem Wege der Vereinbarung mit dem Lloyd den Reichsanzeiger ermächtigen, wissen, landwirtschaftliche ausländische Konkurrenzprodukte, mit Ausnahme von Tabak, Häuten, Fellen und Wolle, von dem Transport auf den Subventionsdampfern ausschließen.

Ein Antrag Graf Inn- und Knyphausen (konst.) will nun diese Ermächtigung des Reichsanzeigers auf alle landwirtschaftlichen Produkte ausdehnen, also jene „Ausnahmen“ gestrichen wissen.

Die Debatte erstreckt sich gleich auch auf diese erste, sowie auf die zweite, auf die Verwendung darüber bezügliche Resolution der Kommission.

Abg. Molenbuhr (SozD.) empfiehlt seinen Antrag, dabei namentlich auch auf die Gefahr der Einschließung von Lepra hinzuweisen. Man solle den deutschen Arbeitern den deutschen Schutz bewilligen, den man hier den deutschen Schweinen zuwenden wolle.

Staatssekretär Graf Posadowsky bittet

um Ablehnung des Antrages Molenbuhr, da sonst ein großer Theil der weissen Schiffsmannschaft während voller drei Dritteltheile der Reise, nämlich in den tropischen Gegenden, ganz müßig sein werde.

Abg. Heim (Btr.) führt zu Gunsten seines Antrages aus: Die Vorlage die nur der Industrie, der Landwirtschaft garnicht. Um so mehr sei es nötig, zu verhindern, daß nicht etwa die Landwirtschaft gar noch geschädigt werde durch Import von Getreide, Fleisch und Molkeproduken auf den Postdampfern. Die bloße Resolution, welche die Kommission vorschlage, genüge nicht. Die jetzige Regierung leue man, aber hier unter dem wechselnden Monde wisse man nicht, wie darüber eine spätere Regierung handeln werde. Was die Resolution der Kommission anstrebe, müsse daher, wie das sein Antrag wolle, gleich in das Gesetz selbst aufgenommen werden. Er sei überhaupt gegen bloße schwägische Resolutionen, wo es sich um allgemeine Interessen handle, und werde dies auch in nächster Zeit noch anderweitig bestätigen. Wenn jetzt die Regierung die ehrliche Probe mit Altertum zwischen Antwerpen und Rotterdam mache, dies aber nicht in das Gesetz einbringen wolle, um nicht die Erlangung von Zugeständnissen der holländischen Regierung zu erschweren, so hoffe er, daß diese Artikulation unserer Regierung gelingen möge. Bis jetzt seien jedenfalls die Hafengebühren in Rotterdam viel höher, als in Antwerpen.

Abg. Richter (frz. Bp.): Es ist ja nicht zweckhaft, daß die Vorlage mit erheblicher Mehrheit angenommen wird. Meine Freunde bleiben bei ihrem ablehnenden Verhalten. Man hat die nationale Frage hereingezogen. Wir können aber schon jetzt auf unsere nationale Seeschiffahrt stolz sein; schon vor 12 Jahren, ehe an die Subvention gedacht waren, nahm Deutschland die zweite Stelle in der Seeschiffahrt unter den Nationen ein. Jetzt scheint es fast, als ob eine nichtsubventionierte Verbindung nicht den Auftrag auf Vertretung der nationalen Größe hätte. Es ist nun noch besonders auf die neuen Vorgänge in China hingewiesen. Aber erfüllen sich die Erwartungen, die Sie daran knüpfen, dann werden auch schon ohne Subvention sich die nötigen Verbindungen mit Ostasien einfassen. Die Hamburg-American-Linie hat sich ja auch sofort bereit, eine solche Verbindung herzustellen. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das französische Beispiel ist also nichts weniger als verlockend. Und was die englischen Subventionen anlangt, so steht denselben die Verpflichtung gegenüber, englische Offiziere und Matrosen mit hohem Rabatt zu fördern. Sicherlich sollten Sie nicht behaupten, daß die subventionierten Linien so ganz besonders das nationale Interesse in Bezug auf Fracht- und Personenverkehr wahrnehmen, während sie doch gerade in großem Maße auch dem ausländischen Verkehr dienen. Es liegt hierin kein Vorwurf, denn es liegt in der Natur der Sache, daß der Personenverkehr von Ausländern bei dem Anlaufe ausländischer Häfen so groß ist. Ebenso kommen ja die Rabattgewährungen viel mehr den Ausländern zu Gute, als den Insländern. Auch das ist kein Vorwurf, denn auch das liegt in der Natur der Verhältnisse. Das die überseeische Währung auf sich lenken wird, die es eigentlich haben, ist mir nicht zweckhaft. Nur

verweist man auf die hohen Zuschüsse in Frankreich. Aber gerade dort haben die Subventionen die Entwicklung der Seeschiffahrt nicht gefördert, sondern zurückgehalten. Das franz

Am schönen Gold.

Erzählung von Emilie Heinrichs.

(10)

Nachdruck verboten.

"Elisabeth ist ein sehr schönes, sehr liebes und seingeschicktes Mädchen," sprach der Alte, "drei seltene Eigenschaften, welche Jungen tragen müssen. Ist unser Plan mit Peltz so schmälich vernichtet worden, dann müssen wir in anderer Weise Kapital daraus schlagen. Der große Kaufmannsänger, welcher als Kerner der weiblichen Schönheit gilt, würde jedenfalls durch ihre schönen Augen bewegen werden können, das Kapital ohne weitere Bürgschaft herzuleihen."

"Nein, nein, Vater, das ist unmöglich!" rief Ernst heftig erregt, "Elisabeth kann und darf in eine solche Mätschuldigkeit niemals willigen. Wir könnten sie einer ungünstigen Heirath opfern wollen, der Schande nimmermehe!"

"Ja, mein Junge, dann mußt Du Dir aber alles wegnehmen und verkaufen lassen, und mit dem weißen Stabe davonziehen; der Pfandstabe kennt kein Erbarmen mehr. Ich denke mir, daß der Ertrinkende den kleinsten Strohhalm zu seiner Rettung ergreift und dieser hier ist wahrsch der allerletzte. Das Leben fordert Geld, immer und immer wieder Geld, mit diesem Zauberstäbe wird hineinreden der rostige Schild zum blanken Geweppen umgewandelt. Elisabeth wird einschläfern, habe ich nicht in Handdrehen, trotz der Unwissenheit des früheren Verlobten Ihre Einwilligung zu der Heirath mit Peltz bekommen? Bah, las mir nur gewähren, ich kenne sie in und auswendig."

Elisabeth hob wie abwehrend die Hand empor, ergriß Hut und Tuch und verließ rasch die Kammer.

Ungesehen erreichte sie die Chaussee und eilte

lebhaftlos, als Höhe der Höhler ihr auf den Felsen, auf Umwegen der bewaldeten Höhe zu. Sie hatte augenblicklich nur den einen Gedanken, allein zu sein, fern von der fürchterlichen Menschheit, welche ihr eigen Fleisch und Blut der Sünde überliefern wolltest um schönes Gold! — Endlich hatte der Schatten des Bergwaldes sie aufgenommen. Elisabeth warf sich unter einen Baum und drückte ihr glühendes Antlitz ins Kühle Moos.

"Ist es denn wahr, was ich dort unten in neuem Haufe gehört?" so fragte sie sich mit angstvoll klopfendem Herzen, und das leise Rautchen des Waldes tönte ihr das Fürchterliche zu bestätigen. — Lange lag sie so, unbeweglich, mit ihren Gedanken wie mit einem bösen Feinde auf Leben und Tod kämpfend.

Endlich erhob sie sich langsam, bleich wie ein Leichentuch, aber mit fest entschlossenen Bildern. "Wir sind quitt, Vater!" sprach sie mit lauter Stimme, "mein Lebensglück, alle meine Hoffnungen könnte ich Dir opfern, die Ehre nicht, sie ist ein Heiligthum, worauf Du kein Anrecht hast. Gott mag mir verzeihen, wenn ich das Band zwischen uns als zerissen betrachte. Ich habe keinen Vater mehr!"

Sie wollte einen Seitenpfad einschlagen, als sie plötzlich ihren Namen rufen hörte.

"Elisabeth!" tönte es noch einmal und zwei Arme umfingen sie in demselben Augenblick. — Ein Schrei des Schreckens — der Freude rang sich aus ihrer Brust — sie schaute in das Antlitz des Geliebten.

Wie lange sie sich so stumm umsaß gehalten, sie wußten es nicht, dem Glücklichen schlägt keine Einbildung zu der Heirath mit Peltz bekomme? Bah, las mir nur gewähren, ich kenne sie in und auswendig."

Elisabeth hob wie abwehrend die Hand empor, ergriß Hut und Tuch und verließ rasch die Kammer.

Ungesehen erreichte sie die Chaussee und eilte

"Als ich vorherst Deinen Vater nach langem und vergeblichen Suchen endlich traf, glaubte ich natürlich auch mein Glück gefunden zu haben. Man ließ mich in Eurem Hause in dem Wohne, als hättest Du mich vergessen, mich gänzlich aufzugeben, weshalb ich von Horn und Schmerz blind hinausstierte und nun auf diese Höhe gelangte. Zum Übersturz erzählte mir ein alter Hausherr von Deiner Verbündung mit einem reichen alten Mann und ich entsloß mich, das Leben von mir zu werken. Hier oben in dieser Wald einfamilie blieb ich die ganze Nacht; — hier wurde es ruhiger in mir, und ich beschloß, Dich, meine Geliebte, aufzusuchen um jeden Preis, aus Deinem eigenen Mund es zu hören, ob jene Menschen die Wahrheit gesprochen und wenn solches der Fall, zu meinem Vater zurückzufahren.

— Da ich Euer Haus nicht wieder betreten könnte, so stießte ich hier unter und erblachte Dich endlich nach langem Harten zum erstenmale, wie ein flüchtiges Nest den Bergen zu entstehen. — Dein verzweifelter Ausruf: "Ich habe keinen Vater mehr!" sagte mir alles, "Deine Liebe und Treue, Dein gutes Martyrerthum, Du armes Kind!"

"So weißt Du —"

"O, sage mir nichts, meine Geliebte!" unterbrach der junge Mann sie zärtlich, "in dieser kurzen Zeit meines Hierseins hörte ich genug von dem Lustern, welcher über Deines Bruders Haus waltet und weiß es auch, daß Du für Eltern und Bruder Dich opfern solltest. Das war schlecht von Deinem Bruder!"

"Verdamme ihn nicht, er ist nur schwach, sonst aber gut wie sein armes, braves Weib."

"Ja, ja, die harte Noth des Lebens hat schon manchen braven Mann zum Schurken gestempelt," sprach Ferdinand düster, "zum erstaunen thun's mir weh, von meinem Vater enterbt zu sein. Armes Kind! Darf ich es unter solchen Umständen wagen, Dein Geschick an das meine, an das eines völlig armen Mannes zu leiten? Denn

du bist so arm wie ein Bettler, lebst ich mein Vater mit Ihrem Salan ein Werk im Betrachten zu reden."

"Du hast es also besonders auf meine Person abgesehen, Bursche!" lachte Ferdinand verächtlich, "wäreinst Dein Handwerk banditennäßig zu betreiben und hoffst, mich mit der Waffe einzuschütern?"

Moritz wich unwillkürlich zurück, das Pistol im Aufschlag behauptet.

"Es hängt einzig von Ihnen ab, ob dies geschehen Ding gefährlich wird," versetzte er mit besitzer Stimme, "ich verlange nur eine Kleinigkeit, — seien Sie ruhig — kein Geld — nur Ihre Legitimationspapiere."

"Ah, Bursche, die Bente könnetest Du gut gebrauchen," rief Ferdinand, auf ihn auftretend und das Pistol im selben Moment, als jener abdrückte, auf die Seite schlagend.

Die Kugel flog ins Gebüsch. Moritz Meise ließ die Waffe fallen, blickte ihn einen Augenblick stark an und horchte dann aufmerksam nach rechts hinüber.

Schritte näherten sich von dorther.

Ein häßliches Lachen glitt über des Mistekäfers fahles Gesicht — beide Fauste ballende

sagte er: "Die Papiere — oder Ihr seid im nächsten Augenblick Arrestanten?"

Dummkopf!"

Ferdinand Reichmann trat zurück, um Elisabeth vor dem giftigen Hauche dieses unheimlichen Geschöpfes schützend zu umstülpen.

Moritz Meise nickte höhnisch und sprang dann mit dem wilden Schrei: "Hilfe! Räuber! — Räuber!" den mit Gebück bemischten Abhang entlang, wo er im nächsten Augenblick, wie in die Erde hinein verschwunden war.

Gesetzes folgt.)

Königliche landwirtschaftliche Akademie Poppelsdorf

in Verbindung mit der

Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn.

Die Aufnahmen für das Sommerhalbjahr 1898 beginnen am 15. April, die Vorlesungen am

21. April.

Prospekte und Lehrpläne verleihet das Sekretariat der Akademie auf Ansuchen kostenfrei.

Näherer Auskunft über den Eintritt und den Studiengang erhalten

Der Direktor der Königlichen landwirtschaftlichen Akademie.

Professor Dr. Freiherr von der Goltz, Geheimer Regierungsrath.

Artilleriedepot Stettin.

Stettin, den 8. März 1898.

Bekanntmachung.

Die Lieferung von Eis und Sand für den städtischen Straßenbau für die Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Angehöre hierauf sind bis zu dem auf Donnerstag, den 17. März 1898, Bormittags 10 Uhr, im Stadtbaubureau im Rathause Zimmer 38 angelegten Termine verstoßen und mit entsprechender Anschrift verleihen abzugeben, wobei auch die Eröffnung verfolgen in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Berichtigungsunterlagen sind ebendaselbst einzusehen oder gegen Entsendung von 1 M. (wenn in Briefmarken nur 10 M.) von dort zu bezahlen.

Der Magistrat, Hochbau-Deputation.

Stettin, den 8. März 1898.

Bekanntmachung.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Unterhaltung des städtischen Straßennetzes und für kleinere Neuerstellungen für die Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Angehöre hierauf sind bis zu dem auf Donnerstag, den 17. März 1898, Bormittags 10 1/2 Uhr, im Stadtbaubureau im Rathause Zimmer 38 angelegten Termine verstoßen und mit entsprechender Aufschrift verleihen abzugeben, wobei auch die Eröffnung verfolgen in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Berichtigungsunterlagen sind ebendaselbst einzusehen oder gegen Entsendung von 1 M. (wenn in Briefmarken nur 10 M.) von dort zu bezahlen.

Der Magistrat, Hochbau-Deputation.

Ortskrankenkasse No. 26.

Am Sonnabend, den 12. März, Abends 8 Uhr, im Lokal des Herrn Ulrich, Rothenberg 64:

Auferord. General-Versammlung.

Tages-Ordnung:

Wahl von Vertretern, Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Hierzu laden sämtliche Mitglieder und Arbeitgeber hierdurch ein. Der Vorstand.

Vortrag

im evangelischen Vereinshaus, Elßholzstraße 53, von Pastor Paul.

Montag, den 14. März, Abends 8 Uhr:

Heiligung und Sündlosigkeit. Eintritt frei. Collecte für Stettiner Evangelisation.

Pädagogium Lähn

bei Hirschberg in Schlesien. Staatl. genehmigte Lehranstalt in prächt. Lage des Riesengebirges. Gründliche Vorbereitung f. Prima u. Frei-Examen. Kleine Klassen, bewährte Lehrkräfte, christlicher Religionsunterricht, körperliche Ausbildung, tägliche Spaziergänge, missige Pension. Weitere Auskunft u. Prospekte durch Dr. Hartung.

Meine Konditorei, Edgrundstück, das einzige am Platze, heutzüglich unter sehr günstigen Bedingungen verhafte zu verkaufen. Dasselbe eignet sich auch sehr gut zur Bäckerei. Offerten u. O. C. an die F. v. d. B., Kirchplatz 3.

Brauer-Akademie zu Worms

zahlreich besucht von Bierbrauern aus allen Ländern beginnt den Sommer-Cursus am 2. Mai. Programme zu erhalten durch die Direktion.

D. R.-P. 86737. Höchste Auszeichnung Goldene Staats-Medaille Ausstellung Nürnberg 1896. D. R.-P. 86737.

Bestkonstruierte, wirkliche, weltbekannte „Kronjuwel“

Dauerbrand-Ofen

mit Patent-Regulator und Sicherheits-Vorrichtung gegen Gas-Auströmung.

Gedlegenes Fabrikat.

Reichste Auswahl geschmackvoller Modelle.

Amerikanische Ofenfabrik Nürnberg

Paul Reissmann

in DOOS bei Nürnberg.

Gegründet 1877. 1. Spezialitätenfabrik Deutschlands.

9 Mal prämirt.

Eigene Eisengiesserei.

Zu haben in allen besseren Eisenhandlungen.



Vermietungs-Anzeiger

des Stettiner Grundbesitzer-Vereins.

6 Stuben.

Moltkestr. 1 (Völkerstr. Ecke), 3 Tr., 5 Zimmer, 4 Baderäume, Bals., Badest. u. c. z. 1. 4. 98.

Greifenseestr. 5, neben dem Generalstaatsgebäude, 1 u. 3 Tr. eine hochherbstliche Wohnung von 6 Zimm. 2 Bäder. und Baderäume zu vermieten. M. v. t. L.

Grabowestr. 6a 2 Tr. z. 1. April z. verm.

5 Stuben.

Dr. Domstr. 16, 1. m. Rab. u. Bals. u. c. Geh., z. 1. 10.

Kronprinzestr. 12, 1. Bals., Bader., c. z. 1. 4. 98. Bismarckstr. 13, m. Balkon, Entr., Bader., z. 1. 4. 98.

Friedrichstr. 5, 3 Tr., eine Wohnung mit reich. Bader., Sonnen., z. 1. April zu vermieten.

Jubelstr. 16 ist eine Wohnung von 3 Stuben mit Bader., z. 1. April zu verm. Näheres 2 Tr.

Plonterstr. 4, Sonnenseite, nahe d. Wallstraße, 4 Zimmer, Bader. u. Mädchensuite, preiswert zum 1. 4.

Wolfsstr. 8, sofort oder später. M. z. 2 Tr.

2 Stuben.

Bergstr. 4, 2 Stub., n. Bader. zum 1. April z. v.

Berlinerstr. 65, 2 Stuben und Kabin., mit kleinen Stück Garten, zum 1. April zu vermieten.

3 Stuben.

Näheres 2 Tr., 1. 4. zu vermiet.

4 Stuben.

Näheres 2 Tr., 1. 4. zu vermiet.

5 Stuben.

Näheres 2 Tr., 1. 4. zu vermiet.

6 Stuben.

Näheres 2 Tr., 1. 4. zu vermiet.

Alte Falkenwalderstr. 15, v. II. I., möbliertes Zimmer mit sep. Eingang zu vermieten.

Mauerstr. 4, 4 Tr. r., 1 möbl. Zimmer m. sep. Eing. 12. 98

Schlafstellen.

Gauertstr. 5, h. 2 Tr. r., f. ein ord. ja. Mann g. Schl. 12. 98

Kellerräume.

Kaiser-Wilhelmstr. 5, 250 qm, hell u. trocken, m. Comto

Bitte.

Die Witwe Auguste Müller
geb. Manske, Gr. Wollweberstr. 43
ist ganz mittellos, arbeitsunfähig und fast
erblindet und bedarf dringend der Unter-
stützung.

Die Expedition unseres Blattes nimmt
Beiträge gern entgegen.

Die Expedition.

Stettin, den 28. Februar 1898.

Bekanntmachung

betreffend die Musterung der Militärflichtigen.
Die diesjährige Musterung der Militärflichtigen,
welche in den Jahren 1878, 1877, 1876 und vorher
georeten und im Gebiete der Stadt Stettin wohnhaft
sind, findet wie folgt statt:

Jahrgang 1876.

Buchstabe A, B, C, D, E am 11. März d. J.

Jahrgang 1877.

Buchstabe A, B, C, D, E am 17. März d. J.

Jahrgang 1878.

Buchstabe A, B, C am 24. März d. J.

Jahrgang 1879.

Buchstabe A, B, C, D, E am 31. März d. J.

Jahrgang 1880.

Buchstabe A, B, C, D, E am 7. April d. J.

Jahrgang 1881.

Buchstabe A, B, C, D, E am 14. April d. J.

Jahrgang 1882.

Buchstabe A, B, C, D, E am 21. April d. J.

Jahrgang 1883.

Buchstabe A, B, C, D, E am 28. April d. J.

Jahrgang 1884.

Buchstabe A, B, C, D, E am 5. Mai d. J.

Jahrgang 1885.

Buchstabe A, B, C, D, E am 12. Mai d. J.

Jahrgang 1886.

Buchstabe A, B, C, D, E am 19. Mai d. J.

Jahrgang 1887.

Buchstabe A, B, C, D, E am 26. Mai d. J.

Jahrgang 1888.

Buchstabe A, B, C, D, E am 2. Juni d. J.

Jahrgang 1889.

Buchstabe A, B, C, D, E am 9. Juni d. J.

Jahrgang 1890.

Buchstabe A, B, C, D, E am 16. Juni d. J.

Jahrgang 1891.

Buchstabe A, B, C, D, E am 23. Juni d. J.

Jahrgang 1892.

Buchstabe A, B, C, D, E am 30. Juni d. J.

Jahrgang 1893.

Buchstabe A, B, C, D, E am 7. Juli d. J.

Jahrgang 1894.

Buchstabe A, B, C, D, E am 14. Juli d. J.

Jahrgang 1895.

Buchstabe A, B, C, D, E am 21. Juli d. J.

Jahrgang 1896.

Buchstabe A, B, C, D, E am 28. Juli d. J.

Jahrgang 1897.

Buchstabe A, B, C, D, E am 4. August d. J.

Jahrgang 1898.

Buchstabe A, B, C, D, E am 11. August d. J.

Jahrgang 1899.

Buchstabe A, B, C, D, E am 18. August d. J.

Jahrgang 1900.

Buchstabe A, B, C, D, E am 25. August d. J.

Jahrgang 1901.

Buchstabe A, B, C, D, E am 1. September d. J.

Jahrgang 1902.

Buchstabe A, B, C, D, E am 8. September d. J.

Jahrgang 1903.

Buchstabe A, B, C, D, E am 15. September d. J.

Jahrgang 1904.

Buchstabe A, B, C, D, E am 22. September d. J.

Jahrgang 1905.

Buchstabe A, B, C, D, E am 29. September d. J.

Jahrgang 1906.

Buchstabe A, B, C, D, E am 6. Oktober d. J.

Jahrgang 1907.

Buchstabe A, B, C, D, E am 13. Oktober d. J.

Jahrgang 1908.

Buchstabe A, B, C, D, E am 20. Oktober d. J.

Jahrgang 1909.

Buchstabe A, B, C, D, E am 27. Oktober d. J.

Jahrgang 1910.

Buchstabe A, B, C, D, E am 3. November d. J.

Jahrgang 1911.

Buchstabe A, B, C, D, E am 10. November d. J.

Jahrgang 1912.

Buchstabe A, B, C, D, E am 17. November d. J.

Jahrgang 1913.

Buchstabe A, B, C, D, E am 24. November d. J.

Jahrgang 1914.

Buchstabe A, B, C, D, E am 1. Dezember d. J.

Jahrgang 1915.

Buchstabe A, B, C, D, E am 8. Dezember d. J.

Jahrgang 1916.

Buchstabe A, B, C, D, E am 15. Dezember d. J.

Jahrgang 1917.

Buchstabe A, B, C, D, E am 22. Dezember d. J.

Jahrgang 1918.

Buchstabe A, B, C, D, E am 29. Dezember d. J.

Jahrgang 1919.

Buchstabe A, B, C, D, E am 5. Januar d. J.

Jahrgang 1920.

Buchstabe A, B, C, D, E am 12. Januar d. J.

Jahrgang 1921.

Buchstabe A, B, C, D, E am 19. Januar d. J.

Jahrgang 1922.

Buchstabe A, B, C, D, E am 26. Januar d. J.

Jahrgang 1923.

Buchstabe A, B, C, D, E am 2. Februar d. J.

Jahrgang 1924.

Buchstabe A, B, C, D, E am 9. Februar d. J.

Jahrgang 1925.

Buchstabe A, B, C, D, E am 16. Februar d. J.

Jahrgang 1926.

Buchstabe A, B, C, D, E am 23. Februar d. J.

Jahrgang 1927.

Buchstabe A, B, C, D, E am 30. Februar d. J.

Jahrgang 1928.

Buchstabe A, B, C, D, E am 6. März d. J.

Jahrgang 1929.

Buchstabe A, B, C, D, E am 13. März d. J.

Jahrgang 1930.

Buchstabe A, B, C, D, E am 20. März d. J.

Jahrgang 1931.

Buchstabe A, B, C, D, E am 27. März d. J.

Jahrgang 1932.

Buchstabe A, B, C, D, E am 3. April d. J.

Jahrgang 1933.

Buchstabe A, B, C, D, E am 10. April d. J.

Jahrgang 1934.

Buchstabe A, B, C, D, E am 17. April d. J.

Jahrgang 1935.

Buchstabe A, B, C, D, E am 24. April d. J.

Jahrgang 1936.

Buchstabe A, B, C, D, E am 1. Mai d. J.

Jahrgang 1937.

Buchstabe A, B, C, D, E am 8. Mai d. J.

Jahrgang 1938.

Buchstabe A, B, C, D, E am 15. Mai d. J.

Jahrgang 1939.

Buchstabe A, B, C, D, E am 22. Mai d. J.

Jahrgang 1940.

Buchstabe A, B, C, D, E am 29. Mai d. J.

Jahrgang 1941.

Buchstabe A, B, C, D, E am 5. Juni d. J.

Jahrgang 1942.

Buchstabe A, B, C, D, E am 12. Juni d. J.

Jahrgang 1943.

Buchstabe A, B, C, D, E am 19. Juni d. J.

Jahrgang 1944.

Buchstabe A, B, C, D, E am 26. Juni d. J.

Jahrgang 1945.

Buchstabe A, B, C, D, E am 3. Juli d. J.

Jahrgang 1946.

Buchstabe A, B, C, D, E am 10. Juli d. J.

Jahrgang 1947.

Buchstabe A, B, C, D, E am 17. Juli d. J.

Jahrgang 1948.

Buchstabe A, B, C, D, E am 24. Juli d. J.

Jahrgang 1949.