

Inserate werden angenommen in Bosen bei der Expedition der Zeitung, Wilhelmstr. 17, Hn. Ad. Schell, Hoflieferant, Gr. Gerber- u. Breitestr. Ecke, Otto Hekisch, in Firma J. Neumann, Wilhelmplatz 8.

Verantwortlicher Redakteur: I. W. F. Hachfeld in Bosen.

Posener Zeitung

Neunundneunzigster

Jahrgang.

Inserate werden angenommen in den Städten der Provinz Bosen bei unseren Agenturen, ferner bei den Annoncen-Expeditionen Rud. Mosse, Haasenstein & Vogler & Co., L. Paube & Co., Zwickauerstr.

Verantwortlich für den Inseratenteil: F. Klugkist in Bosen.

Nr. 434

Die „Posener Zeitung“ erscheint wochentags drei Mal, an Sonn- und Festtagen ein Mal. Das Abonnement beträgt wöchentlich 4.50 Mk. für die Stadt Bosen, 5.45 Mk. für ganz Deutschland. Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen der Provinz sowie alle Postämter des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 25. Juni.

Inserate, die sechsgehaltene Zeile oder deren Raum in der Morgenausgabe 20 Pf., auf der letzten Seite 30 Pf., in der Mittagsausgabe 25 Pf., an benutzter Stelle entsprechend höher, werden in der Expedition für die Mittagsausgabe bis 8 Uhr Vormittags, für die Morgenausgabe bis 5 Uhr Nachm. angenommen.

1892

Abonnements-Einladung.

Beim Herannahen des Quartalwechsels laden wir zum Abonnement auf die „Posener Zeitung“ hiermit ein. Dieselbe ist mit Beginn dieses Jahres in ihren neunundneunzigsten Jahrgang eingetreten. Sie ist die älteste und verbreitetste Zeitung der Provinz Bosen und in den östlichen Provinzen die einzige, welche dreimal täglich erscheint.

Durch ausgedehnte Korrespondenz-Verbindungen mit der Reichshauptstadt und bedeutenden Plätzen des In- und Auslandes, namentlich Petersburg und Riga, ist die „Posener Zeitung“ in den Stand gesetzt, alle wichtigen Vorkommnisse sofort zur Kenntniss ihrer Leser zu bringen. Die Schilderungen interessanter Vorgänge, besonders in den Kolonial-Gebieten, werden durch kartographische Darstellungen erläutert. Zahlreiche Mitarbeiter in der Stadt und der Provinz Bosen berichten fortwährend über alle bemerkenswerthen Ereignisse im öffentlichen Leben, während ein eigener militärischer Mitarbeiter in längeren Aufsätzen und kürzeren, gemeinverständlich gehaltenen fortlaufenden Mittheilungen über alle Veränderungen und Fortschritte auf dem Gebiete des Militärwesens die Leser unterrichtet.

Dem Unterhaltungstheile der Zeitung wird besondere Sorgfalt zugewendet. Derselbe enthält stets neben anziehenden Romanen und Novellen auch interessante Feuilletons aus der Feder unserer beliebtesten Autoren, sowie Berliner und Pariser Original-Blaubereien, Reisebriefe, Ausstellungsberichte, Modebriefe u. s. w. Außerdem bringt die Sonntagsbeilage „Familienblätter“ Erzählungen, Schilderungen und Aufsätze unterhaltenden und belehrenden Inhalts in reicher Abwechslung.

Im nächsten Quartal wird die „Posener Zeitung“ einen sehr abwechslungsreichen und fesselnden Roman „Gregor der Rächer“ aus der Feder des berühmten Schriftstellers R. Barbaro di San Georgio zum Abdruck bringen.

Der Abonnementspreis für die „Posener Zeitung“ beträgt bei allen deutschen Postämtern 5.45 Mk., in der Stadt Bosen 4.50 Mk. pro Quartal.

Schiffahrts- und Schiffsbau-Prämien in Frankreich.

Als die „schutzöllnerische Wirthschaftspolitik“ 1879 mit voller Kraft einsetzte, suchte man auch die deutschen Seestädte für sie zu gewinnen. Man hätte unendlich gern gesehen, wenn jene alten Hochburgen des Freihandels sich herbeigelassen hätten, um eine Mahlzelt aus den Fleischtöpfen des Protektionismus zu bitten. Herr Mosle opferte sogar sein parlamentarisches Dasein für den Gedanken der Surtaxe d'Entrepot und der Schiffahrtsprämien. Alles war vergeblich. Keine einzige deutsche Seestadt hat in ihrer treuen Anhänglichkeit an den Gedanken, daß nur wirtschaftliche Freiheit wirthschaftliche Gesundheit bringen könne, geschwankt. Von den Rezepten aus der Hertenküche der französischen Staatsbegünstigung wollte keine etwas wissen. Auch die nachherige Errichtung der vom Reiche unterstützten Dampferlinien nach Afrika und dem fernen Osten beeinträchtigt den Eindruck dieser einmüthigen Haltung nicht, denn sie waren Geschäfte einiger Dampfer-Gesellschaften mit dem Reiche, wobei jene lästige Verpflichtungen eingehen mußten, die denn auch, wenigstens was die ostasiatische und die australische Linie angeht, zu schweren Verlusten geführt haben.

Unterdessen ist Frankreich bei seinem System geblieben. Da die französische Kammer zur Zeit über die Erneuerung oder Veränderung der Gesetze, auf denen es beruht, verhandelt und selbst den Stoff liefert zu Untersuchungen, wie es der französischen Schiffahrt damit ergangen, so ist es auch für uns zeitgemäß, die dortigen Erfahrungen heranzuziehen. Der Ausschußbericht über den eben jetzt vorliegenden neuen Gesetzesentwurf enthält manchen werthvollen Stoff. Obwohl er auf Grund desselben schon recht trübselig aussieht, so ist er dennoch rosig geschminkt, denn wenn man ihn durch anderweitiges amtliches Material ergänzt, so steht es um die Sache noch weit schlimmer.

Man hat in Frankreich dreierlei Prämien, mit denen man die Rhederei zu unterstützen meint: 1. die Bauprämien für in Frankreich gebaute Schiffe, 2. die Reisepremien, 3. die Postkontrakte. Die Bauprämien betragen 60 Frs. pro Bruttotonne für eiserne Schiffe, 20 Frs. für hölzerne Schiffe, 12 Frs. für 100 Kilogramm für Maschinen, Hilfsmaschinen, Kessel, Pumpen u. s. w. Dieser riesigen Prämie gegenüber, die z. B. für die großen Schnelldampfer die Summe von 600000 Frs. erreicht, verschlägt es zwar nicht, wenn die im Auslande gebauten Schiffe, falls sie unter französische Flagge

gebracht werden, auch noch 2 Francs für jede Tonne Zoll bezahlt werden müssen. Immerhin wirkt Alles zusammen, um dem Schiffsbau künstliche Nahrung zuzuführen. An Bauprämien gab der französische Staat in den zehn Jahren von 1881 bis 1890 die kolossale Summe von 26797000 Francs aus. Gebaut sind in demselben Zeitraum 428905 Tonnen. Wie winzig ist das gegen England, das seinen Rhedern und Schiffsbauern keine Prämien zahlt. Dort wurden in dem gleichen Zeitraum 9298000 Tonnen gebaut, also mehr als das Zwanzigfache! Der Berichterstatter beklagt, daß mit so großen Summen ein so geringfügiges Ergebnis erzielt sei, und er hat alle Ursache dazu. Aber was schließt er daraus? Nicht daß das ganze System sich nicht bewährt habe, sondern, daß die Prämien abermals bedeutend zu erhöhen seien. Da kann man ja dem französischen Steuerzahler gratuliren!

Die Reisepremie hat dem Staatsschatz der Republik noch wesentlich größere Summen gekostet. In den schon genannten 10 Jahren sind nicht weniger als 74 549 000 Frks. ausgezahlt. Dabei erhalten nur die in langer Fahrt befindlichen Schiffe eine Prämie, während die Schiffe der von der Post subventionirten Linien ebenso ausdrücklich ausgeschlossen sind, wie die Fischereifahrzeuge; letztere erhalten nämlich eine eigene Subvention, auf die wir hier nicht näher eingehen können. Die eigentliche Reisepremie beträgt 1 1/2 Frks. für jede Tonne Netto-Raumgehalt und für jede 1000 zurückgelegten Seemeilen. Sie erhöht sich bei Dampfern um 15 Prozent. Jährlich wird sie bei eisernen Schiffen um 5 Cent., bei hölzernen um 7 1/2 Cent. niedriger, so daß sie nach 20 oder 30 Jahren erlischt. Zum Schutz des französischen Schiffsbauens ist außerdem noch die Vorkehrung getroffen, daß die im Auslande gebauten Schiffe nur die halbe Reisepremie erhalten.

Ueber die Postkontrakte liegen freilich nicht so genaue Angaben vor. Die gezahlten Summen verschwinden im Budget der Postverwaltung. Zweifellos ist aber, daß sie noch viel bedeutender sind als die Bau- und Reisepremien zusammen genommen. Vom Jahre 1878 weiß man, daß die von der Post abgeschlossenen Kontrakte 31 Mill. Frks. erforderten, von denen 28 Mill. allein einer einzigen Gesellschaft zu Gute kamen. Seitdem ist mit der Gesellschaft der Messageries maritimes ein neuer Vertrag geschlossen, der ihr allein den Bezug von 17 Mill. Frks. zusichert. In den zehn Jahren von 1881 bis 1890 werden aller Wahrscheinlichkeit nach gegen 350 Millionen Frks. für Kontrakte mit Postdampfern ausgegeben sein.

Die Postkontrakte stehen zur Zeit in der französischen Kammer nicht zur Verhandlung. Sie werden wohl noch lange einen ungestörten Bestand haben. Die Reisepremien sucht der Ausschuß freilich etwas zu verringern, und zwar, weil seiner Meinung nach die Gesamtheit der französischen Handelsflotte, wenn auch keine glänzende Entwicklung aufweise, so doch nicht schlecht stehe. Um dieses als ein wahrheitsgetreues Ergebnis hinstellen zu können, darf er nur die beiden Jahre des Anfangs und des Endes des zehnjährigen Termins betrachten, dann findet sich, daß die französische Handelsflotte zählte:

	Dampfer	Segler	zusammen
1881	277 759 T.	641 539 T.	919 298 T.
1890	499 921 „	444 092 „	944 013 „
	+ 222 162 T.	- 197 447 T.	+ 24 715 T.

Hiernach scheint die französische Handelsflotte immer noch um eine Kleinigkeit gewachsen zu sein. Allein wenn man, was der Bericht verschweigt, hinzuhält, daß sie schon 1859 die Größe von 1 Millionen Tonnen erreicht hatte, dann 1884 abermals einen Gipfelpunkt erklomm, nämlich 1 033 000 T., und daß sich unter diesen bereits 511 000 T. Dampfer, also mehr als in 1890 befanden, so sieht man sich der Thatsache gegenüber, daß die französische Rhederei durch die riesigen Prämien nicht in Blüthe gekommen ist, vielmehr seit 1884 abermals langsam kränkelnd zurückgeht.

In den zehn Jahren von 1881 bis 1890 sind an Bau- und Reisepremien und Postkontrakten nicht weniger als 450 Millionen Frks. ausgegeben und gegenwärtig steht die Jahressumme wahrscheinlich näher bei 50 als bei 45 Millionen Frks. Und trotz alledem ist die französische Handelsflotte stagnirend. Wenn man gewisse Zeiträume ausfinden kann, in denen eine leichte Zunahme eingetreten zu sein scheint, so braucht man der Sache nur auf den Grund zu gehen, um zu finden, daß sie sich in ganz geringen Ebbe- und Fluthbewegungen befindet und daß zur Zeit wieder Ebbe ist. Und dieses klägliche Ergebnis so großer Ausgaben ist zur selben Zeit eingetreten, in welcher die Handelsflotten Großbritanniens, Norwegens und Deutschlands einen außerordentlichen Aufschwung

nahmen. In dem genannten Jahrzehnt stieg die Flotte Großbritanniens und seiner Kolonien von 8 525 000 Tonnen auf 9 686 000 Tonnen, diejenige des Deutschen Reiches von 1 194 000 Tonnen auf 1 433 000 Tonnen. In Frankreich entspringt das falsche System aus der Sorge der Seestädte, daß sie ohne Subvention bei der allgemeinen Staatsunterstützung zu kurz kämen. In Deutschland haben nicht einmal die Ostseestädte mit ihrer nothleidenden Rhederei nach der Staatsunterstützung verlangt. Auf den Seehandel und die Seeschiffahrt hat sich der Protektionismus glücklicherweise nicht ausdehnen können.

Deutschland.

o Berlin, 24. Juni. Einen merkwürdigen Plan des Papstes hat die „Kreuztg.“ erfahren. Das österreichische Protektorat über die albanesischen Katholiken ist der Pforte in Folge von Einflüsterungen Frankreichs und Rußlands unbecom geworden, und der Papst will nunmehr dem Sultan über Wunsch und Erwarten hinaus entgegenkommen. Das österreichische Protektorat soll aufgehoben und der Patriarch der katholischen Armenier zum Generalpatriarchen von Konstantinopel mit der Jurisdiktion über die ganze Kirche des Orients und einer hierarchischen Rangstellung gleich nächst dem Papste gemacht werden. Die „Kreuztg.“ meint, der Plan zeichne sich durch großartige Einfachheit aus. Vielen griechischen Katholiken sei das Papstthum verhaßt, weil es in Rom seinen Sitz habe; diesem „Vorurtheil“ komme der kluge Leo XIII. jetzt dadurch entgegen, daß er eine Art von orientalischem Papst schaffe, der natürlich von ihm abhängig sei. Schon hoffe man im Vatikan, daß verschiedene griechisch-katholische Kirchen des Orients, zumal auf der Balkanhalbinsel, mit dem neuen Generalpatriarchat Fühlung suchen werden. Die „Kreuztg.“ erklärt ihre von zuverlässiger römischer Seite erhaltenen Mittheilungen gegen alle etwaigen Dementis vertreten zu können. Der nächste Eindruck, den diese eigenthümliche Geschichte machen muß, ist wohl der der ungemessenen Fähigkeit, mit welcher der Papst die Politik der Bekämpfung des Dreibundes fortsetzt. Von einem Gegen-Zweibund sollte man nicht mehr reden, sondern es giebt auch auf der Gegenseite einen Dreibund, der den schismatischen Zaren, die religionsfeindliche Republik und den obersten Hüter des katholischen Glaubens zu einer unnatürlichen Gemeinschaft des Hasses zusammenpreßt. Lediglich Frankreich und Rußland zu Liebe will also jetzt der Papst die österreichischen Interessen auf der Balkanhalbinsel preisgeben. Zugleich aber sorgt er als vorichtiger Hausvater für die Befestigung der katholischen Kirche im Orient, und hier ist der Punkt, wo sich die Ueberlegenheit und Zielbewußtheit der vatikanischen Diplomatie wieder einmal bewährt. Was, als politische Augenblicksmaßregel, den Interessen unserer Gegner parallel läuft, das könnte einstmals noch zu einer wirksamen Schädigung des griechischen Katholizismus, also derjenigen ideellen Macht führen, auf die sich Rußland, bei seinen Herrschaftsansprüchen im Südoften ebenso sehr wie auf die slavische Gemeinamkeit stützt. Indessen sind das spätere Dinge. Das politische Urtheil wird sich mehr an die Gegenwart halten, wobei sich die hartnäckige Folgerichtigkeit der päpstlichen Politik in allerdings einfachen und, wenn man will, darum auch „großartigen“ Linien darstellt. Diese albanesisch-armenische Episode fällt natürlich vor die Zeit der Berliner Monarchenbegegnung. Aber im Vatikan wird man die Ergebnisse dieses Besuchs wie eine nachträgliche Bekräftigung aller jener Maßnahmen ansehen, mit denen uns und unseren Verbündeten das Leben sauer gemacht werden soll. Die heftigen Artikel der päpstlichen Presse aus Anlaß der Reise des Königs Humbert sind ebenso wie die entsprechenden wüthenden Ergüsse der Pariser Blätter eine Anerkennung des Erfolges der Zusammenkunft, und wir Deutsche wie die Italiener dürfen dankend quittiren.

o Berlin, 24. Juni. Die Sozialdemokraten wenden in letzter Zeit ein neues Agitationsmittel systematisch an. Sie haben sich hier nämlich nach Landsmannschaften (Ost- und Westpreußen, Schleswig-Holsteiner, Bewohner der Kreise Torgau-Wittenberg u. s. w.) organisiert, aber nicht etwa, um sich mit den Landsleuten zu amüsiren, wie dies sonstiger gemüthlicher Brauch ist, sondern um sich über die zweckmäßigste Art der sozialdemokratischen Propaganda in der Heimath zu berathen. So wird in die Verfassung sozialistischer Zeitungen und Broschüren dorthin System gebracht; diejenigen, die einmal in die Heimath reisen, und namentlich Solche deren Heimathsort näher liegt, und die allwöchentlich Sonnabends dorthin fahren, erhalten jedes Mal sozialdemokratische Kommissionen; gelegentlich zieht auch ein Berliner Referent,

