

an Deck anhalten konnte, stürzten, von panischem Schrecken erfüllt, bald angelobt an Dec. Vergebend versuchten die Offiziere einige Ordnung in die ungeheure Verwirrung zu bringen.

Das zweite Boot, welchem es gelang, klar zu werben, ist noch nicht aufgefunden. Der Kapitän von Gössel ist zweifellos ertrunken. Der gerettete Kapitän-Passagier Hoffmann, wohnhaft in Grand Island, Nebraska, befand sich auf der Rückreise nach einem viermonatlichen Besuch bei seinen Verwandten in Deutschland, begleitet von seiner Söhne und seinem Sohn, welche entrannten. Hoffmann äußerte gestern Abend in einer Unterredung mit dem Korrespondenten der "Central News": "Ich hing in dem Bootsdock und hielt meinen Sohn in den Armen fest, denn ich dabei meine Frau beim Besteigen des Bootes zu holen, als der Kapitän den Befehl erließ, daß die Frauen und Kinder auf die andere Seite des Schiffes gebracht werden sollten. Darauf zerrissen ihn die Matrosen aus dem Boot heraus und nahmen die Pläne seines Angehörigen ein. Das betreffende Boot entging mit knapper Not dem Schicksal, durch den Fockmast der "Elbe" zerstört zu werden, welches durch die Gewalt des Zusammenstoßes über Bord geschleudert worden war. Die Türe der Bootsdärs waren kein'art gebrochen und die Matrosen mußten die Boote gebrauchen, um dieselben zu kappen."

Die Passagierliste enthält folgende Namen: Fritz Appel-München, Hugo Becker-Chemnitz, Regisseur A. Baumann-Berlin, Henry Castle-Honolulu, Dr. Dietrich-Domino, Kurier-Guate-mala, Frank-Amerika, Sate Frank-Buffalo, Anton Fischer-Washington, Gerlicher-Wien, Ernst Herren-Newport, Karl A. Hofmann-Gran Island, Adolf Isidor-Newport, Peter Komers-Amerika, Kurt Kleinschmidt-Helena-Mont., A. E. Kochart-Newport, Ernst Kosberg-Louisiana, Karl Ruff-Bremen-Berlin, Peter Penners-Kazanitz, Eugen Rhodes-Washington, Julius Rosenbaum-Amerika, Walther Schill-Dresden, Eugen Schlegel-Kiel, Simon Schweizer-Berlin, August Sander-Essen, Louis Schweitzer-Wien, J. B. Vinke-St. Charles, Jan Vero-Württemberg, Charles Wix-Newport; Frau Andrew Bierbach-Amsterdam, Frau M. C. Conner-South-Dakota, Julius Cäsar-Honolulu, Frank-Amerika, Anna Dömann nebst Schne-Grand Island, Hauptmannsfrau Klippe-Brandenburg, Louis Elkin-Newport, Alice Batter Kraan-Amsterdam nebst Sohn, Sophie Roddes-Washington, Hermine Sander-Falmouth, Emma Schlegel-Firth, Clara Weingärtner-Fahnen-gen; für Southampton waren folgende Passa-giere eingetragen: Frau Barendahl nebst Sohn, El. Anna Böder, Frau Helene Boren nebst Sohn, Fräulein Franziska Bernauer, Außerdem waren 138 Zwischenreisepassagiere an Bord, nämlich: Elf. Batus und Kinder, Familie Drucker, Maria Stenz, Janos Szabics, Elsa Frank, Herm. Weisheit, Otto Faust, Luis Eredi und Kinder, Max Eichl, A. Wuglhofer und Frau, Anna Wuglhofer, Paul Koenigler, Maria Elesio und Kinder, Eduard Anger, Willi Warisa, Emil Se-ko, John Schub und Kinder, Hedwig A. Falter und Frau, Elias E. Michelsohn, Dietrich Spreck-hale, Kita Nelson, Dietrich Brancz, Antoni Wamat, J. M. Benusza, Ida Benzon, Henry Härk, Gottl. Wissmann, Rudolf Graj, Friedr. Aug. Reichsfar, Friedr. Buchholzer, Käte Wuglhofer, Francis Möller, Bertha Klein, Franz Brunkaufer mit Familie, Bistoria Hobrecht, Rosa Rothmeyer, Ad. Gross, Helene Bravoc, Heinrich Bode, Friedr. Soper, Gabriel Herz, Au-ton Zeller, Henry Freischl, Barlow Holtef, Jos. Kumpf, Anton Noy, Frank Arol, Barbara Stoße, Frank Erwin, Boytech Strela, Antonie Bavern, Bertha Rosi, Heinr. Bödeker, Marie Menet, Max Lenbers, Jan Szuchy, Pol Suchy, Jan Choch, Mathias Bausz, Georg Anton, Janos Csejtei, Mojciech Blanowicz, Janos Benja, Michal Turcian, Georgi Gjimari, Janos Czismar, Georgi Blotol, Eva Solar, Georg Ro-nars, Michael Barth, Angel Prebich, Jan Karpe, Gust Hemle, Henri Babos und Kinder, Vilmos Gyulcs, Jan Komec, Morten Novy, Jan Swazouk, Julia Chen, Emil Kege, Jacob Dobm, Philipp Mischler, Georg Henne, Apolonia Bojarova und Kinder, Jos. Viende, Heinrich Peters.

Die Besatzung der "Elbe", an deren Bord sich die deutsch-amerikanische Seepost befand, bestand ca. 165 Mann; erster Offizier Glasmann, zweiter Helm, dritter Stollberg, viertes Boot, Arzt Dr. Gehrels, erster Maschinist Kressel, zweiter Endemann, dritter Maschinist Siebie und Albig, vierter Maschinist Loh, Krete und Wille, Zahnmeister Weber, Zahnmeisterassistent Schlutius, die Oberstewards Pischander und Bandzen, Oberloch Grähenpeter und zweiter Koch J. Haas.

Der Schnelldampfer "Elbe" war das erste in die Linie Bremen-New York eingestellte Schiff mit gänzlich umgestalteter, den Amerikanern der neuesten Zeit entsprechenden Kasernen-Einrichtung. Das Schiff war 128,5 Meter lang und 13,5 Meter breit, sein Tiefgang betrug 7,12 Meter; es hatte Raum für 179 Reisende 1. Klasse, 142 2. Klasse, 796 3. Klasse. Der Dampfer ist 1881 von Elben n. a. in Glasgow erbaut, mit einem Bruttoraum von 12.775 Kubikmeter und einem Netto-Raum von 7.061 Kubikmeter. Die drei Zylinder-Compound-Maschinen hatten 5.600 indizielle Pferdestärke und trieben den Dampfer in See mit 16 Kilometer in der Stunde vorwärts. Binnen 24 Stunden brauchte die Maschine dazu 15.500 Tons Kohlen. Die Beladung war 184 Tonne stark. In den Jahren 1882 bis einschließlich

Die Meistbegünstigung im internationalen Verkehr.

Das "Dresdener Journal" vom 20. d. Mrs.

berichtet: In der Gesetzgebung sprach vorgestern Abend vor einem zahlreichen hochstaatlichen Publizum Herr Prof. Dr. Störl-Gr. Sennwald über "Die Meistbegünstigung im internationalen Verkehr". Der Inhalt des Handelsvertrags der Börsen in der Vergangenheit läßt sich nicht mehr feststellen, da die statthafte Aufzeichnungen fehlten, aber hinsichtlich der Rechtsnormen, nach welchen

sich derfelde entwickelt habe, siehe ein reiches Material zur Verfügung. Vertragsgemäß Abmachungen zwischen verschiedenen Bilätern habe es schon im Mittelalter gegeben, wo dieselben verjüngt hätten, zu einer größeren Handelsfreiheit zu gelangen. Meist habe es sich hierbei darum gehandelt, den Angehörigen der Börsen die gegen seitige gleiche Rechtsbehandlung und Handelsvortheile zu sichern. Es seien hierbei in der Regel die geographische Lage der berücksichtigten Wirtschaftsgebiete und die Stammverwandtschaft der Börsen maßgebend gewesen. Ein Beispiel bilde der zwischen der Hanse und dem Königreich Dänemark 1516 abgeschlossene Vertrag. Aber es seien auch Spaltungen hervorgekommen, so seien die Religionsstreitigkeiten des schlesischen und südböhmischen Jahrhunderts nicht ohne Einfluß auf die Handelsverhältnisse geblieben. Erst nach Abschluß des westfälischen Friedens seien diese Einwirkungen wieder zurückgetreten. Von da an habe sich ein Zug nach Bündnisnähe aller Art unter den Börsen gezeigt und hierauf hätten sich in der Folge auch die Handelsbeziehungen geregt. Die letzteren seien etwas in den häufigen Wechsel, während die politischen Verhältnisse unterlagen, hineingezogen worden; man begünstigte Alliierte gegenüber anderen nicht verbündeten Börsen. Da aber der Handel immer stabile Verhältnisse zu erlangen suchte, so sei man zuerst in Holland auf den Gedanken gekommen, eine Kanzlei vor diesem Wechsel sicher stellen sollte, ebenso wie Schiedsgerichte, welche durch den Abschluß neuer Allianzen eingesetzt wurden, durch welche einem anderen Volke noch größere Vorrechte eingeräumt werden könnten. So sei in dem Hanzevertrag zwischen Holland und Dänemark von 1647 die Bestimmung gekommen, daß jede weitere Vergrößerung, welche in der Folge Dänemark einem anderen Volke gewähren werde, auch den Holländern zu gute kommen solle.

Einige dieser Beamtens sind jetzt achtundvierzig Stunden auf Wacht. Bis her ist nichts geschehen oder gemeldet worden, und man ist geneigt, die letzte Öffnung aufzugeben. Nichts ist bisher angeschwindigt, nichts von der "Elbe" überhaupt geberzen worden. Nur einige Heringboote eilfriß nach einem zweiten Boot ausgesetzt, das einzigen Berichten folgend von der "Elbe" losgelassen sein soll.

Einige dieser Beamtens sind jetzt achtundvierzig Stunden auf Wacht. Bis her ist nichts geschehen oder gemeldet worden, und man ist geneigt, die letzte Öffnung aufzugeben. Nichts ist bisher angeschwindigt, nichts von der "Elbe" überhaupt geberzen worden. Nur einige Heringboote eilfriß nach einem zweiten Boot ausgesetzt, das einzigen Berichten folgend von der "Elbe" losgelassen sein soll.

London, 31. Januar, 12 Uhr. Bis jetzt hält man 374 Menschenleben für verloren.

Während vergangener Nacht wehte ein starker Nordost-Sturm bei gleichzeitigem Frost. Trotzdem wurde von der Alsterswache und den Zollbeamten eilfriß nach einem zweiten Boot ausgesetzt, das einzigen Berichten folgend von der "Elbe" losgelassen sein soll.

Einige dieser Beamtens sind jetzt achtundvierzig Stunden auf Wacht. Bis her ist nichts geschehen oder gemeldet worden, und man ist geneigt, die letzte Öffnung aufzugeben. Nichts ist bisher angeschwindigt, nichts von der "Elbe" überhaupt geberzen worden. Nur einige Heringboote eilfriß nach einem zweiten Boot ausgesetzt, das einzigen Berichten folgend von der "Elbe" losgelassen sein soll.

London, 30. Januar, 12 Uhr 15 Minuten. Kapitän Gordon des Dampfers "Crathie", welcher mit der "Elbe" solidarisch, telegraphierte dem Eigentümer Moffatt in Aberdeen, daß das Bug der "Crathie" leichter angedreht worden ist. Das Schiff war gerade noch im Stande, Rotterdam in sirkularem Zustande zu erreichen. Zur Zeit des Zusammenstoßes befand sich der Kapitän nicht auf Deck. Der erste Steuermann hatte das Kommando; dieser sagt aus, daß die "Crathie" derart beschädigt war, daß die Mannschaft ihre ganze Ausferksamkeit auf die Rettung des eigenen Schiffes verwenden mußte. Kapitän Gordon behauptet, daß dichter Nebel zur Zeit des Zusammentreffens auf dem Wasser lag, und daß das unglückliche Schiff, mit dem die "Crathie" zusammenstieß, garnicht weiter gesehen wurde. Dies ist offenbar den bis jetzt vorliegenden und, wie anzunehmen, authentischen Nachrichten widerprechend, doch zur Zeit des Zusammentreffens ein bestiger Sturm wütete und ab und zu die Richter anderer Fahrzeuge sichtbar wurden.

Die Meistbegünstigung der "Elbe", an deren Bord sich die deutsch-amerikanische Seepost befand, bestätigt ca. 165 Mann; erster Offizier Glasmann, zweiter Helm, dritter Stollberg, viertes Boot, Arzt Dr. Gehrels, erster Maschinist Kressel, zweiter Endemann, dritter Maschinist Siebie und Albig, vierter Maschinist Loh, Krete und Wille, Zahnmeister Weber, Zahnmeisterassistent Schlutius, die Oberstewards Pischander und Bandzen, Oberloch Grähenpeter und zweiter Koch J. Haas.

Der Schnelldampfer "Elbe" war das erste in die Linie Bremen-New York eingestellte Schiff mit gänzlich umgestalteter, den Amerikanern der neuesten Zeit entsprechenden Kasernen-Einrichtung.

Das Schiff war 128,5 Meter lang und 13,5 Meter breit, sein Tiefgang betrug 7,12 Meter; es hatte Raum für 179 Reisende 1. Klasse, 142 2. Klasse, 796 3. Klasse. Der Dampfer ist 1881 von Elben n. a. in Glasgow erbaut, mit einem Bruttoraum von 12.775 Kubikmeter und einem Netto-Raum von 7.061 Kubikmeter. Die drei

Zylinder-Compound-Maschinen hatten 5.600 indizielle Pferdestärke und trieben den Dampfer in See mit 16 Kilometer in der Stunde vorwärts. Binnen 24 Stunden brauchte die Maschine dazu 15.500 Tons Kohlen. Die Beladung war 184 Tonne stark. In den Jahren 1882 bis einschließlich

1883 war das "Dresdener Journal" vom 20. d. Mrs.

berichtet: In der Gesetzgebung sprach vorgestern Abend vor einem zahlreichen hochstaatlichen Publizum Herr Prof. Dr. Störl-Gr. Sennwald über "Die Meistbegünstigung im internationalen Verkehr". Der Inhalt des Handelsvertrags der Börsen in der Vergangenheit läßt sich nicht mehr feststellen, da die statthafte Aufzeichnung fehlt, aber hinsichtlich der Rechtsnormen, nach welchen

sich derfelde entwickelt habe, siehe ein reiches Material zur Verfügung. Vertragsgemäß Abmachungen zwischen verschiedenen Bilätern habe es schon im Mittelalter gegeben, wo dieselben verjüngt

hatten, zu einer größeren Handelsfreiheit zu gelangen. Meist habe es sich hierbei darum gehandelt, den Angehörigen der Börsen die gegen

seitige gleiche Rechtsbehandlung und Handelsvortheile zu sichern. Es seien hierbei in der Regel die geographische Lage der berücksichtigten Wirtschaftsgebiete und die Stammverwandtschaft der Börsen maßgebend gewesen. Ein Beispiel bilde der zwischen der Hanse und dem Königreich Dänemark 1516 abgeschlossene Vertrag.

Aber es seien auch Spaltungen hervorgekommen, so seien die Religionsstreitigkeiten des schlesischen und südböhmischen Jahrhunderts nicht ohne Einfluß auf die Handelsverhältnisse geblieben.

Erst nach Abschluß des westfälischen Friedens seien diese Einwirkungen wieder zurückgetreten. Von da an habe sich ein Zug nach Bündnisnähe aller Art unter den Börsen gezeigt und hierauf hätten sich in der Folge auch die Handelsbeziehungen geregt. Die letzteren seien etwas in den häufigen Wechsel, während die politischen Verhältnisse unterlagen, hineingezogen worden; man begünstigte Alliierte gegenüber anderen nicht verbündeten Börsen.

Da aber der Handel immer stabile Verhältnisse zu erlangen suchte, so sei man zuerst in Holland auf den Gedanken gekommen, eine Kanzlei vor diesem Wechsel sicher stellen sollte, ebenso wie Schiedsgerichte, welche durch den Abschluß neuer Allianzen eingesetzt wurden,

durch welche einem anderen Volke noch größere Vorrechte eingeräumt werden könnten. So sei in dem Hanzevertrag zwischen Holland und Dänemark von 1647 die Bestimmung gekommen, daß jede weitere Vergrößerung, welche in der Folge Dänemark einem anderen Volke gewähren werde, auch den Holländern zu gute kommen solle.

Dies neue Institut der Meistbegünstigung habe ihre Probe in dem englisch-portugiesischen Vertrag von 1703 bestanden. In der Folge hätten aber nur die Holländer diese Kanzlei angewendet, und Redner meint, daß gerade diese Kanzlei einen großen Anteil habe an der damaligen Blüte der Niederlande. Dennoch wurde von der Meistbegünstigung im Uebrigen nur wenig Gebrauch gemacht, weil sie auch ihr Schattenseite hatte. Man hatte hauptsächlich das Bedenken, daß man mit der Meistbegünstigung eine Waffe aus der Hand gebe, auf welche man nur verzichten könne, wenn man der völkerrechtlichen Vertragsvereinigungen stärker füge. Das aber sei im 18. Jahrhundert nicht immer der Fall gewesen. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika hätten, um den Gefahren, welche die unabdingbare Meistbegünstigung mit sich bringt, entgegen zu treten, eine eigene Verordnung erlassen, welche die Meistbegünstigung eingeschränkt, derart, daß sie dieselbe zugestanden hätten nur in Fällen, in welchen die eines anderen Volkes gewährten großerer Vorrechte nicht auf besondere Gegebenheiten beruhen. Diese bediente Meistbegünstigung habe die Vereinigten Staaten befähigt, ein System der Abschließung gegen Europa herzustellen. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten Meistbegünstigung, noch fort und es habe seinen Höhepunkt gefunden in dem Frankfurter Frieden von 1871, in welch in beiden Vertragsländern fast in allen der noch frisch blutenden Wunden des Krieges doch für die serniere ungestörte Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen Sorge getragen hätten. Redner kam nun auf die Handelspolitik, namenlich des deutschen Reiches von 1871, zu sprechen. Er erörterte die Frage der autonomen Tarife zum Schutze der nationalen Produktion und die Bedeutung der Tarifgelege, und betonte schließlich, daß den panamericanschen Bestrebungen ein eigentlich deutscher Gedanke, der des Zollvereins, da Grunde liege. Der Vertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Bremen von 188, welcher noch zu Recht besteht, enthält eine solche Bestimmung. Trotz aller Bedenken befiehlt das Institut der Meistbegünstigung in zwei Formen, der bedingten und der unbedingten

Polizei-Verordnung.

Auf Grund der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 (G. S. § 265) und der §§ 137 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. § 195) wird unter Zustimmung des Provinzial-Polizei-Rathes, unter Aufhebung der Provinzial-Polizei-Verordnung vom 22. November 1881, Amtsblatt des Regierungsbezirks

Stettin Seite 287,

Königl. 215,

Stralsund 166,

für den Umsang der Provinz Pommern folgendes

verordnet:

§ 1.

Fahrwerk, welches nicht lediglich am Beförderung von Personen dient, nach bei dem Verleih auf öffentlichen Wegen und Plätzen mit dem Namen oder der Firma des Besitzers und seinem Wohnorte (wenn der Wohnort Stettin ist, zugleich den eisigenen Namen der Straße und der Hausnummer) bezeichnet sein. Wenn derselbe Besitzer über mehrere derartige Fahrzeuge zu verfügen hat, so müssen die Fahrzeuge mit fortlaufenden Nummern bezeichnet sein.

Die vorgeschriebene Bezeichnung ist auf der linken Seite des Fahrwerks, bei Pferdewagen aber auf der hinteren Seite des Fahrwerks anzubringen und zwar entweder an dem Wagen selbst oder am Gefährt des Fuhrmanns oder auf einer an dem Wagen befestigten Tafel.

Die Schrift muss deutlich und nicht verstellbar sein, die Buchstaben müssen eine Höhe von mindestens 5 Centimeter haben, und die Bezeichnung muss beständig sichtbar sein.

Bei Fahrwerken aus einer bauartigen Produktion oder aus einem beschafften Bundesstaate, in welchem eine gleichartige Polizei-Verordnung (nämlich, daß jedes Fahrwerk mit Namen und Wohnort des Besitzers bezeichnet sein müsse) besteht, genügt eine dieser Vorschriften des heimatlichen Bezirks entsprechende Bezeichnungsweise auch innerhalb der Provinz Pommern.

Der Eigentümer des Fahrwerks hat über die Person und Wohnung des Wagenführers dem Aufsichtsbeamten auf Erfordern richtige Auskunft zu ertheilen.

§ 2.

Ländliches Arbeitsleben innerhalb der Feldmark des Heimatbezirks unterliegt der vorgeschriebenen Verpflichtung nicht.

§ 3.

Auf Chausseen und auf Straßen in den Städten, insoweit nicht örtliche städtische Polizei-Verordnungen weitergehende Vorschriften enthalten, haben alle Fuhrwerke in den Monaten September, Oktober, November, Dezember, Januar, Februar, März und April und zwar im April von 8 Uhr Abends bis 3 Uhr Morgens, im September und März von 7 Uhr Abends bis 4 Uhr Morgens, im Oktober und Februar von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens, im November, Dezember und Januar von 5 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens, ein in einer Latrine wohl verschlossenes, hell brennendes Licht an der Rüste Borderricke zu führen.

§ 4.

Das Besetzen der Chausseen mit zwei an einander gelöschten Wagen, deren Gesamtlänge mehr als 20 Meter beträgt, ist verboten.

§ 5.

Zulieferhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen werden an dem Fuhrer des Fahrwerks mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mk. bestraft.

§ 6.

Die heutige Polizei-Verordnung tritt am 1. Januar 1895 in Kraft.

Stettin, den 14. November 1894.

Der Ober-Präsident.

Staatsminister von Puttkamer.

Stettin, den 28. Januar 1895.
Vorstehende Polizei-Verordnung wird hierdurch zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Verkauf

von Kleie u. Konservenfistern.
Samstagabend, den 2. Februar d. J., Vorm. 10 Uhr, findet Friedrichstraße 10a öffentliche Versteigerung von Konservenfistern, Haferflocken, Dextrum und Stroh abhängen, sowie von Konservenfistern statt.

Königliches Proviant-Amt.

Kirchliches.

Freitag Abend 8 Uhr Evangelisations-Versammlung in der unteren Schule zu Graudorf. Ledermann ist freudlich eingeladen.

Salem (Tornesch):

Freitag 8 Uhr Bibelstunde:

Herr Pastor Dr.

Stettin, den 29. Januar 1895.

Bekanntmachung.

Wiederum hat eine Einigung an die Polizei-Direktion geweckt über den Beginn der Beleuchtung der Stufen, Treppen etc. gezeigt und wird deshalb wiederholst daran aufmerksam gemacht, daß die Beleuchtung von eintretender Dienstzeit an bis mindestens 10 Uhr Abends zu dauern hat. Erst als Dunkelheit früher als die im § 1 der Polizei-Verordnung vom 9. Sept. 1887 genannten Stunden ein, so hat auch die Beleuchtung früher zu beginnen. Denjenigen Anzeigen öffentlicher Blätter, in denen allgemein der Anfang der Beleuchtung auf 5, 6 u. 7 Uhr mitgetheilt wird, ist kein Werth beizulegen.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Polizei-Verordnung.

Auf Grund der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 und der §§ 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. § 195) wird unter Zustimmung des Provinzial-Polizei-Rathes, unter Aufhebung der Provinzial-Polizei-Verordnung vom 22. November 1881, Amtsblatt des Regierungsbezirks

Stettin Seite 287,

Königl. 215,

Stralsund 166,

für den Umsang der Provinz Pommern folgendes

verordnet:

§ 1.

Fahrwerk, welches nicht lediglich am Beförderung von Personen dient, nach bei dem Verleih auf öffentlichen Wegen und Plätzen mit dem Namen oder der Firma des Besitzers und seinem Wohnorte (wenn der Wohnort Stettin ist, zugleich den eisigenen Namen der Straße und der Hausnummer) bezeichnet sein. Wenn derselbe Besitzer über mehrere derartige Fahrzeuge zu verfügen hat, so müssen die Fahrzeuge mit fortlaufenden Nummern bezeichnet sein.

Die vorgeschriebene Bezeichnung ist auf der linken Seite des Fahrwerks, bei Pferdewagen aber auf der hinteren Seite des Fahrwerks anzubringen und zwar entweder an dem Wagen selbst oder am Gefährt des Fuhrmanns oder auf einer an dem Wagen befestigten Tafel.

Die Schrift muss deutlich und nicht verstellbar sein, die Buchstaben müssen eine Höhe von mindestens 5 Centimeter haben, und die Bezeichnung muss beständig sichtbar sein.

Bei Fahrwerken aus einer bauartigen Produktion oder aus einem beschafften Bundesstaate, in welchem eine gleichartige Polizei-Verordnung (nämlich, daß jedes Fahrwerk mit Namen und Wohnort des Besitzers bezeichnet sein müsse) besteht, genügt eine dieser Vorschriften des heimatlichen Bezirks entsprechende Bezeichnungsweise auch innerhalb der Provinz Pommern.

Der Eigentümer des Fahrwerks hat über die Person und Wohnung des Wagenführers dem Aufsichtsbeamten auf Erfordern richtige Auskunft zu ertheilen.

§ 2.

Ländliches Arbeitsleben innerhalb der Feldmark des Heimatbezirks unterliegt der vorgeschriebenen Verpflichtung nicht.

§ 3.

Auf Chausseen und auf Straßen in den Städten, insoweit nicht örtliche städtische Polizei-Verordnungen weitergehende Vorschriften enthalten, haben alle Fuhrwerke in den Monaten September, Oktober, November, Dezember, Januar, Februar, März und April und zwar im April von 8 Uhr Abends bis 3 Uhr Morgens, im September und März von 7 Uhr Abends bis 4 Uhr Morgens, im Oktober und Februar von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens, im November, Dezember und Januar von 5 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens, ein in einer Latrine wohl verschlossenes, hell brennendes Licht an der Rüste Borderricke zu führen.

§ 4.

Das Besetzen der Chausseen mit zwei an einander gelöschten Wagen, deren Gesamtlänge mehr als 20 Meter beträgt, ist verboten.

§ 5.

Zulieferhandlungen gegen vorstehende Bestimmungen werden an dem Fuhrer des Fahrwerks mit einer Geldstrafe bis zu 30 Mk. bestraft.

§ 6.

Die heutige Polizei-Verordnung tritt am 1. Januar 1895 in Kraft.

Stettin, den 14. November 1894.

Der Ober-Präsident.

Staatsminister von Puttkamer.

Stettin, den 28. Januar 1895.
Vorstehende Polizei-Verordnung wird hierdurch zur öffentlichen Kenntnis gebracht.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Bekanntmachung.

Wiederum hat eine Einigung an die Polizei-Direktion geweckt über den Beginn der Beleuchtung der Stufen, Treppen etc. gezeigt und wird deshalb wiederholst daran aufmerksam gemacht, daß die Beleuchtung von eintretender Dienstzeit an bis mindestens 10 Uhr Abends zu dauern hat. Erst als Dunkelheit früher als die im § 1 der Polizei-Verordnung vom 9. Sept. 1887 genannten Stunden ein, so hat auch die Beleuchtung früher zu beginnen. Denjenigen Anzeigen öffentlicher Blätter, in denen allgemein der Anfang der Beleuchtung auf 5, 6 u. 7 Uhr mitgetheilt wird, ist kein Werth beizulegen.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Polizei-Verordnung.

Auf Grund der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 und der §§ 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. § 195) wird unter Zustimmung des Provinzial-Polizei-Rathes, unter Aufhebung der Provinzial-Polizei-Verordnung vom 22. November 1881, Amtsblatt des Regierungsbezirks

Stettin Seite 287,

Königl. 215,

Stralsund 166,

für den Umsang der Provinz Pommern folgendes

verordnet:

§ 1.

Fahrwerk, welches nicht lediglich am Beförderung von Personen dient, nach bei dem Verleih auf öffentlichen Wegen und Plätzen mit dem Namen oder der Firma des Besitzers und seinem Wohnorte (wenn der Wohnort Stettin ist, zugleich den eisigenen Namen der Straße und der Hausnummer) bezeichnet sein. Wenn derselbe Besitzer über mehrere derartige Fahrzeuge zu verfügen hat, so müssen die Fahrzeuge mit fortlaufenden Nummern bezeichnet sein.

Die vorgeschriebene Bezeichnung ist auf der linken Seite des Fahrwerks, bei Pferdewagen aber auf der hinteren Seite des Fahrwerks anzubringen und zwar entweder an dem Wagen selbst oder am Gefährt des Fuhrmanns oder auf einer an dem Wagen befestigten Tafel.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Bekanntmachung.

Wiederum hat eine Einigung an die Polizei-Direktion geweckt über den Beginn der Beleuchtung der Stufen, Treppen etc. gezeigt und wird deshalb wiederholst daran aufmerksam gemacht, daß die Beleuchtung von eintretender Dienstzeit an bis mindestens 10 Uhr Abends zu dauern hat. Erst als Dunkelheit früher als die im § 1 der Polizei-Verordnung vom 9. Sept. 1887 genannten Stunden ein, so hat auch die Beleuchtung früher zu beginnen. Denjenigen Anzeigen öffentlicher Blätter, in denen allgemein der Anfang der Beleuchtung auf 5, 6 u. 7 Uhr mitgetheilt wird, ist kein Werth beizulegen.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Bekanntmachung.

Wiederum hat eine Einigung an die Polizei-Direktion geweckt über den Beginn der Beleuchtung der Stufen, Treppen etc. gezeigt und wird deshalb wiederholst daran aufmerksam gemacht, daß die Beleuchtung von eintretender Dienstzeit an bis mindestens 10 Uhr Abends zu dauern hat. Erst als Dunkelheit früher als die im § 1 der Polizei-Verordnung vom 9. Sept. 1887 genannten Stunden ein, so hat auch die Beleuchtung früher zu beginnen. Denjenigen Anzeigen öffentlicher Blätter, in denen allgemein der Anfang der Beleuchtung auf 5, 6 u. 7 Uhr mitgetheilt wird, ist kein Werth beizulegen.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Bekanntmachung.

Wiederum hat eine Einigung an die Polizei-Direktion geweckt über den Beginn der Beleuchtung der Stufen, Treppen etc. gezeigt und wird deshalb wiederholst daran aufmerksam gemacht, daß die Beleuchtung von eintretender Dienstzeit an bis mindestens 10 Uhr Abends zu dauern hat. Erst als Dunkelheit früher als die im § 1 der Polizei-Verordnung vom 9. Sept. 1887 genannten Stunden ein, so hat auch die Beleuchtung früher zu beginnen. Denjenigen Anzeigen öffentlicher Blätter, in denen allgemein der Anfang der Beleuchtung auf 5, 6 u. 7 Uhr mitgetheilt wird, ist kein Werth beizulegen.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Bekanntmachung.

Wiederum hat eine Einigung an die Polizei-Direktion geweckt über den Beginn der Beleuchtung der Stufen, Treppen etc. gezeigt und wird deshalb wiederholst daran aufmerksam gemacht, daß die Beleuchtung von eintretender Dienstzeit an bis mindestens 10 Uhr Abends zu dauern hat. Erst als Dunkelheit früher als die im § 1 der Polizei-Verordnung vom 9. Sept. 1887 genannten Stunden ein, so hat auch die Beleuchtung früher zu beginnen. Denjenigen Anzeigen öffentlicher Blätter, in denen allgemein der Anfang der Beleuchtung auf 5, 6 u. 7 Uhr mitgetheilt wird, ist kein Werth beizulegen.

Der Polizei-Präsident.

Thon.

Stettin, den 31. Januar 1895.

Bekanntmachung.

Wiederum hat eine Einigung an die Polizei-Direktion geweckt über den Beginn der Beleuchtung der Stufen, Treppen etc. gezeigt und wird deshalb wiederholst daran aufmerksam gemacht, daß die Beleuchtung von eintretender Dienstzeit an bis mindestens 10 Uhr Abends zu dauern hat. Erst als Dunkelheit früher als die im § 1 der Polizei-Verordnung vom 9. Sept. 1887 genannten Stunden ein, so hat auch die Beleuchtung früher zu beginnen. Denjenigen Anzeigen öffentlicher Blätter, in denen allgemein der Anfang

