

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

Besitzer und Drucker: R. Graumann in Stettin, Kirchplatz 3-4.

Bezugspreis: in Stettin monatlich 50 Pf., in Deutschland 2 Mk., vierteljährlich 1,50 Mk., durch den Briefträger ins Haus gebracht kostet das Blatt 50 Pf. mehr.

Anzeigen: die Kleinzeile oder deren Raum im Morgenblatt 15 Pf., im Abendblatt und Anzeigen 30 Pf.

Deutschland.

Berlin, 17. Oktober. In Anteressententkreisen waren Zweifel darüber entstanden, ob der neue Städtg-Staffelartiklar auch auf Eisenwaren Anwendung finde. Dem Verne deutscher Eisenwerke ist über die Fragen von amtlicher Seite folgende Aufklärung zugegangen: Für Eisenwaren besteht bereits ein besonders herabgesetzter Tarif, der sogenannte Städtg-Spezialtarif. Während der Streckenjahr des gewöhnlichen Städtg-Staffelartiklar 11 Pf. für die Tonne und das Kilometer bisher betrug, beträgt der gleiche Satz des Städtg-Spezialtarifs 8 Pf. Die Abfertigungsgebühr des gewöhnlichen Städtg-Staffelartiklar und des Spezialtarifs für bestimmte Städtgüter ist die gleiche, nämlich für je 100 Kilogramm bis 10 Kilometer 10 Pf., von 10 bis 20 Kilometer 11 Pf., und so weiter bis 20 Pf. bei Entfernungen über 100 Kilometer. Der mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft getretene Städtg-Staffelartiklar verbilligt in fallender Scala die Strecken des gewöhnlichen Städtg-Staffelartiklar, schafft aber mittelbar auch für die dem Spezialtarif für bestimmte Städtgüter zugewiesenen Artikel, somit aber auch für Eisenwaren, infolgedessen Verbilligungen, als bei einer Entfernung von 727 Kilometern der Städtg-Staffelartiklar billiger wird, als der Satz des Spezialtarifs für bestimmte Städtgüter, sobald von da ab der letztere durch den ersten ersetzt wird. So kostete z. B. eine Eisen-Städtg-Sendung von 100 Kilogramm auf 1000 Kilometer bisher 8,20 Mark, vom 1. Oktober 7,65 Mark, die gleiche Sendung bei 1100 Kilometer 8,25 Mark gegen früher 9 Mark, auf 1500 Kilometer 10,65 Mark gegen früher 12,20 Mark u. s. m.

Der Direktor im Kultusministerium Dr. Althoff, der vortragende Rath im Kultusministerium Dr. Rammann und der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Thier haben die Theilnahme an der morgigen Einweihungsfeier der neuen Anatomie in Breslau zugesagt.

Der Feldwebel Merkl, dem es glückte, den berüchtigten Sultan Quana von Ubebe so in die Enge zu treiben, daß dieser Selbstmord beging, hat über seine Expedition an das kaiserl. Gouvernement für Ostafrika berichtet. Sein Bericht, aus Fringa, 22. Juli d. J., wird im „D. Kol.-Bl.“ veröffentlicht und lautet: Am 14. d. M. brachte ein Neger aus Pawaga die Nachricht, daß Quana sich seit einigen Tagen dort aufhalte. Der Premierlieutenant Kuhnmann gab mir hierauf den Befehl, mit 15 Askaris und einigen Wache im Glimarich dahin zu gehen und Quana womöglich zu fangen. Nächsten Mittag waren wir nach 13 stündigem Marsche unbemerkt in Pawaga, wo wir uns im Busche versteckten und als Wache postierten. Vom nächsten Morgen an, den ich heimlich beobachtet, erfuhr ich, daß der Sultan Quana tags zuvor mit seinen Leuten verflucht hatte, Quana, der am nördlichen Ufer des Kuaba bei Nhangai gewesen war, zu fangen, aus Angst, daß die Station zu spät kommen könnte. Quana hätten sie zwar nicht gefunden, wohl aber eine vierköpfige, von denen allerdings einer wieder entkommen sei. Quana's Spur führte über den Kuaba südlich ins Pori der Landschaft Pawaga. Am 15. Juli kam Skigonio mit den drei Boys bei mir an, welche ausgingen, Quana sei vor zwei bis drei Wochen mit vier Boys und einem Nzingwa, Nzingwambo, und dessen Weib, unterwegs sich von Poririchanten näherten, heimlich nach Norden bis Nhangai am nördlichen Ufer des Kuaba gezogen. Vor fünf Tagen seien sie dort angekommen, seien heimlich in die Mitte eines gewissen Kanals gelangt, mit dem Quana Wasserfreundlichkeit trank. Quana habe sich den Namen Jundi Malubi beigelegt und wolle in den nächsten Tagen zu einem gewissen Matibuta, zu dem er Kanäle vorausgeschickt hatte. Quana führte einen Karabiner M/71, dessen Lauf kürzlich an der Wundung geplatzt sei; sein Begleiter habe eine Jägerbüchse. Ich nahm die Verfolgung sofort auf, indem ich die Askaris nach verschiedenen Richtungen dirigirte, um die Spur Quana's festzustellen. Trotz fast ununterbrochener Fernsichtungen konnte ich meinstens nichts finden, und kehrte daher am 17. Abends, nach Nango zurück. Am nächsten Tage kam auch der Dmbacha Nam Ibrahim zurück, ohne einen Fang gemacht zu haben. Am 19. marschirte ich weiter auf Numbine zu. Am Pori bei Numbine machte ich Halt und wollte dort auf den Rest der ausgehenden Askaris warten, als ich einen Knaben den Bergabhang herunterschliefen sah. Der Knabe floh sofort, als er uns wahrnahm. Dies fiel mir auf, ich ließ ihn einfangen und stellte ihn sehr energisch zu Wehr, worauf er sich als Quana's Boy zu erkennen gab. Quana liege drei Stunden ab Frank im Pori, wo er gestern Abend seinen Begleiter Nzingwambo, aus Angst vor Verrath, erschossen habe. Er (der Knabe) sei heute morgen wegelaufen. Ohne auf meine Karawane zu warten, ging ich gleich mit einem Dmbacha, zwei Askaris und einem Weibe unter Führung des Boys los. Nach einer halben Stunde hörten wir in südwestlicher Richtung einen Schuß. Der Boy meinte, Quana schüsse sich Wils. Einblick sagte der Boy, wir seien dem Lagerplatz nahe. Wir zogen Stiefel und Gepäck ab und riefen auf dem Wege vor zu einem Wobach, den ich erleserle, um Aufschau zu halten, konnte aber nichts sehen. Wir riefen über sehr geräuschreiches Land weiter bis zu einer trockenen Wassergrube, in welcher wir 100 Meter weit das Lager haben, und riefen bis auf 30 Meter heran. Zwei Gestalten sahen wir jetzt, aufsteigend schlafend, davor liegen. Die eine bezeichnete der Boy als Quana selbst. Da wir auf dem Geröll nicht unbemerkt weiter konnten, legten wir an, schossen und rannten vor. Beide Gestalten waren ob, die vom Boy als Quana bezeichnete lief etwa 1 1/2 Stunden, aber ohne Tobenstunde. Der Magira Minia Krambo bezeichnete die Leiche sofort als Quana selbst. Augenscheinlich hatte sich dieser, als wir den erwähnten Schuß hörten, selbst erschossen. Um den Leib trug er neben verschiedenen „Danas“ einen halbkugelförmigen Gürtel zu 70 Patronen. Sein Karabiner war an der Wundung bedeutend geplatzt und war im Feuer neben ihm hellenweise stark verkorrt. Die Leiche des Nzingwambo war schon ganz starr, neben ihm lag eine Jägerbüchse. Zusammen trugen die beiden Leichen 117 Patronen. Bald

kam meine Karawane nach; die Wache zc. erkannten Quana sofort und blieben längere Zeit in gedrückter Stille. Am 20. d. M. traf ich nach Mittag in Fringa wieder ein.

Ueber die Marineforderungen für das Etatsjahr 1899 schreibt man dem „Berl. N. N.“ von unterrichteter Seite: Die einmaligen Forderungen des ordentlichen Etats der Marineverwaltung werden sich für das neue Etatsjahr für die Schiffbauten einschließlich der artilleristischen und Torpedobootarmierungen nur um 3,6 Millionen Mark höher stellen als für das laufende Etatsjahr; denn sie werden 55 Millionen Mark betragen. Von dieser Summe werden auf die restlichen und die weiteren Raten der heute schon im Bau befindlichen Schiffe 41,3 Millionen entfallen, während 13,7 Millionen Mark auf die ersten Raten für die weiter neu auf Stapel zu legenden Schiffe kommen. Die einzelnen Positionen für diese Neubauten brauchen nicht erst vom Bundesrath endgültig festgestellt zu werden, sie sind bereits bei der Annahme des Etatsjahres festgelegt, und zwar werden unter den ersten Raten für die Neubauten erscheinen: 7,5 Millionen Mark für drei neu in Angriff zu nehmenden Linienschiffe. Ferner 2,4 Millionen Mark für zwei neue auf Stapel zu liegende kleine Kreuzer; 0,5 Millionen Mark als erste Rate für das fünfte Kanonenboot, welches die Materialreserve dieser Schiffsgattung bilden sollen, und endlich 3,3 Millionen Mark zum Bau einer neuen Torpedobootdivision. Für die bewilligten Schiffe des laufenden Etatsjahres werden als zweite Raten gefordert werden: 1. zum Bau der beiden Linienschiffe „a“ und „b“, die Blohm & Voß in Hamburg und Schichau in Danzig bauen, zusammen zehn Millionen Mark; 2. zum Bau des großen Kreuzers „a“, den die Kieler Staatswerft in Arbeit hat, 6 Millionen Mark; 3. zum Bau der beiden kleinen Kreuzer, die die Aktiengesellschaft „Meier“ und die Germania-Werft zum Bau in Auftrag erhalten haben, zusammen 4,4 Millionen Mark; 4. zum Bau der beiden Kanonenboote „Graf Wolf“ und „Graf Habicht“, welche der kaiserlichen Werft in Danzig übertragen worden sind, zusammen 2,1 Millionen Mark, und endlich 5. zum Bau der bei Schichau in Elbing bestellten neuen Torpedobootdivision 2,6 Millionen Mark. In allen diesen genannten Forderungen werden auch jene für die Torpedo- und die artilleristische Armierung liegen, die zu fordernden zweiten Raten werden mit der Höhe von 25,1 Millionen Mark erreichen, während auf die Restraten der schon vor der Annahme des Etatsjahres im Bau befindlichen Schiffe noch 16,2 Millionen Mark kommen werden, so daß, wie wir Eingangs erwähnten, sich die restlichen und die zweiten Raten im neuen Etat auf 41,3 Millionen Mark stellen. Die einmaligen Forderungen des neuen Marineetats lassen sich mithin schon heute — bevor der Etatsvorschlag an den Reichstag gelangt ist — in allen Theilen aufzählen, so daß dieser Theil des Reichshaushalts keine „Ueberschuldung“ bringen kann.

Am Rhein soll angeblich ein neues katholischs Bisthum, Aachen, begründet werden. Die „Klerikale“, „Niederrh.“, „Volksztg.“ berichtet darüber: „Die Verhandlungen sind so weit gefördert, daß die Errichtung als bestimmt erfolgt bezeichnet werden kann. Der Zeitpunkt der Belegung des neuen Bischofsstuhls ist offen gelassen. Die Ausdehnung der jetzigen Erzdiözese Köln, die 888 Pfarren mit rund 2.200.000 Katholiken umfaßt, ist eine derartige geworden, daß eine Entlastung geboten erschien. Durch die Cirkumskriptionsbulle Pius VII. vom 29. November 1801 wurde die Diözese Aachen als Suffraganbisthum von Mecheln errichtet und ihr das Gebiet der zwei Departements „Roer“ und „Aachen und Mosel“ zugewiesen. Der erste Bischof war Marcus Antonius Verdoelt, der vom 25. Juli 1802 bis zu seinem am 13. August 1809 erfolgten Tode den neuen Bischofsstuhl innehatte. Von da ab wurde die Diözese durch Kapitulare verwaltet. Durch die Bulle Pius VII. vom 16. Juli 1821 wurde das Bisthum Aachen wieder aufgehoben und die Kirche des heiligen Petrus in Köln wieder zum Wirtze einer Metropolitankirche erhoben mit den Suffraganbisthümern von Trier, Münster und Paderborn. Am Dom zu Aachen besteht auch heute noch das Kollegiatkapitel mit einem Probst, sechs weltlichen Stiftheuten, vier Ehrenstiftheuten, sechs Stiftheuten und einigen sonstigen Geistlichen.“ Im Allgemeinen bemerkt die „Nat.-Ztg.“, „pflügt man in der Zeitung bestehender Bischömer gegen die Theilung derselben zu sein; sollte es sich in Köln anders verhalten?“ Eine Kabinetsordre vom 6. Oktober bestimmt, daß die für das Schließungsjahr 1898 veranschlagte festgesetzten Bedingungen für das Schließungsjahr der Infanterie endgültig eingerichtet werden. Für die Kavallerie, die Fußartillerie und den Train treten neue Bedingungen für das Schließungsjahr in Kraft; diese werden in der neuesten Nummer des „Armee-Verordnungsblattes“ veröffentlicht.

Schweiz.

Bern, 17. Oktober. Der Bundespräsident Naffy hat vor einiger Zeit anachronistische Drohbriefe erhalten, worauf polizeiliche Maßnahmen ergriffen wurden. Das eidgenössische Polizeidepartement beruft eine Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren ein behufs Besprechung eines einheitlichen Vorgehens in Sachen der Fremdenpolizei. Dieselbe wird nach der bevorstehenden Herbstsession der Bundesversammlung zusammengetreten.

Frankreich.

Paris, 16. Oktober. Dem Rath am Stationshofe Bard, der der Strafkammer über die Zulässigkeit der Revision zu referiren hat, erhielt Clemenceau den Brief, er möge sich so, wie alle Akten versichern, die zur Dreyfus-Affaire gehören. Sonst könnten wichtige Schriftstücke verschwinden; die Pflicht, sie zu eskamotiren, sei bereits vorhanden. Als besonders interessant bezeichnet er den Dossier Esterhazy, Dupuy und Pans, in dem der Unterstaatssekretär Vertulius genug Material gefunden zu haben meinte, um die beiden Offiziere und die Maitresse Esterhazy als Schiffschaffner zu verfolgen. Ein ehemaliger Schulkamerad Clemenceau's, der kein Dreyfusianer ist, hat diesen Dossier durchblättern können und dem Chefredakteur der „Aurore“ Mittheilungen gemacht,

von deren Richtigkeit der Referent Bard sich leicht werde überzeugen können. Es sollen da Briefe, sehr liebenswürdige Briefe des Untersuchungsrichters Florent und des Majors Pauffin de Saint-Morel, Adjutanten des Generals de Boisbelle, auch der Entwurf eines Briefes Esterhazy an den General de Boisbelle vorliegen. Im letzteren findet sich die Stelle, welche auf die Briefe des „Manen“ an seine Kaufleute de Boulanch Bezug hat: „Sind Sie Ihre Schiffschaffnerverhältnisse auch sicher? Wenn ja, so verlaßte ich mich ganz auf Sie. Im entgegengekehrten Falle werde ich sagen, wie bei dem Vordereau, man habe sie durchgesehen.“ Der Freund Clemenceau's fügte hinzu, der Untersuchungsrichter Vertulius könnte die merkwürdigsten Dinge erzählen, wenn er gefragt würde, aber man werde ihm wohl eher den Mund schließen.

Paris, 17. Oktober. Wie der „Gaulois“ zu melden weiß, wird der russische Minister des Auswärtigen Graf Murawiew sich von Paris nach Brüssel begeben, da der russische Kaiser zu wissen wünscht, ob König Leopold zustimmen würde, daß die Friedenskonferenz in Brüssel stattfindet.

Spanien und Portugal.

Madrid, 17. Oktober. Der Gouverneur von Puerto Rico, General Manas, hat sich nach Spanien eingeschifft. Die Meise, welche General Weyler zur Zeit in Andalusien unternimmt, wird sehr besprochen.

Russland.

Petersburg, 17. Oktober. In Moskau fand dieser Tage die Kollation des großen für das Schwarze Meer bestimmten Panzerkreuzers „Fürst Potemkin von Taurien“ statt. Dasselbe soll 16 sechsfüßige und 14 dreifüßige Geschütze erhalten.

Der Großfürst und die Großfürstin Sergius Alexandrowitsch sind am Sonnabend Abend von Moskau in das Ausland abgereist.

Der Minister für Reichswege Fürst Chitlow reist morgen in das Ausland ab. Mehrere bis Klein, Jelfawegrad und Charkow Schiffe gefallen; die noch nicht eingetragenen Feldfrüchte sind durch den Schneefall vielfach verdorben.

Türkei.

Konstantinopel, 17. Oktober. Die Zeitung „Sabah“ hat heute zu Ehren des Besuchs des deutschen Kaiserpaars eine illustrierte Beilage ausgegeben, in welcher es heißt, die Hauptstadt des osmanischen Reiches sei glücklich über die Ankunft des glänzenden Kaiserpaars. Die Geschichte beweise, daß zwischen beiden Reichen beständig freundschaftliche Beziehungen geherrscht hätten. Die Mitglieder des Hofensollenhauses hätten sich stets aufrichtige Freundschaft im Orient erworben, so die Kaiser Wilhelm I. und Friedrich III. Auch das jetzt erwartete Kaiserpaar sei durch den Besuch vor 9 Jahren in unvergesslicher Erinnerung geblieben. Alle Osmanen begrüßten einmüthig den Kaiser Wilhelm und die Kaiserin Auguste Viktoria und wünschten dem Kaiserpaar bestes Wohlergehen und dem deutschen Volke, welches unter dem Scepter seines Kaisers sich glücklich fühle, das höchste Glück. Die Kaiserreise werde im Herzen der Osmanen eingegraben bleiben.

Kanea, 17. Oktober. Es ist bestimmt worden, daß die internationalen Truppen außerhalb Kanaas ein Lager beziehen und daß am 18. d. M. mit der Wiederrückführung der Stadt begonnen werde, falls bis dahin die Fortschritte der Fortschritte der Mächte nicht angenommen hätte.

Das französische Stadtkommando und die Gendarmerie sind nach Halepa verlegt worden; sämtliche Christen sowie die fremden Staatsangehörigen haben die Stadt verlassen.

Von der Marine.

Die Schiffe der 2. Division des Geschwaders „Baden“, „Bismarck“, „Odenburg“ und der kleine Kreuzer „Greif“ sind am Freitag Nachmittag von ihren ein- oder mehrjährigen Uebungen außerhalb der Kieler Förde und in Gedenksee wieder nach Kiel zurückgekehrt. „Megir“ kehrte ebenso wie die 2. Torpedobootdivision am Sonnabend von Flensburg zurück, während „Din“ in letzter Woche seine Uebungen auf die Außenförde und Strander Bucht beschränkt hat. Das Nordsee-Kreuzerschiff „Frischhoff“ wird noch zwei Tage hier und in Gedenksee Torpedobootübungen abhalten und dann nach Leberau von Kohn nach Wilhelmshafen zurückkehren. Das zweite Nordsee-Kreuzerschiff „Beowulf“ erledigt zuerst seine Schießübung in der Flensburger Förde. Die Schiffe „Mars“, „Carola“ und „Albin“ haben von Freitag Nachmittag bis Montag Morgen, bis zum Beginn ihrer Thätigkeit an ihren Posten gelegen. Sonst liegt den in Dienst befindlichen Schiffen an einer Boje vor der Wlter Bucht noch „Friedrich Karl“ und im Dock auf der Werft das Schiffschiff „Wülcher“.

Der Besatzungswechsel für mirer, zur Zeit bei Neu-Guinea und im Bismarck-Archipel stationiertes Messungsschiff „Wine“ soll sich auf Weiteres alljährlich in Hongkong stattfinden.

Stettiner Nachrichten.

Stettin, 18. Oktober. Herr Theodor Kiedfeld, in Firma Kiedfeld u. Co. hier, ist zum königlich belgischen Konsul ernannt worden.

In einer Generalversammlung der Liberalen des Kreisfreies Randow-Greifenhagen in Jüllshon wurden am Sonntag zu Kandidaten für das Abgeordnetenhaus die Herren Stadtrath Dr. To u. und Gustav Adolf Döpfer aufgestellt. Als Kandidaten der Liberalen Partei des Kreisfreies Greifenhagen werden Prof. Dr. Wehmer-Greifenhagen und Senator Schwarz-Prof. Dr. v. v. vorgeschlagen.

Am Sonntag entgleiste auf dem Bahnhofe in Altdamm ein Güterwagen, doch wurde, da dadurch entstandene Hindernisse bald beseitigt, so daß das Hauptgleise nur einige Stunden für den Verkehr gesperrt war.

Der Pastor D. H. P. in Wismar (Kreis Randow) ist zum Superintendenten der Synode Wismar ernannt worden.

* Gestern wurde der Topfmarkt auf der Silberwiege eröffnet, der Herbstmarkt in der Friedrichstraße beginnt morgen Mittwoch.

Am Bäderberg verunglückte gestern Nachmittag der Führer eines mit Holz beladenen, dem Zimmermeister Gerloff gehörigen Wagens. Der Kutscher fiel von dem Fuhrwerk herab und kam unter die Räder, wobei er Verletzungen am Kopf und an der Hand erlitt. Mittels Krankenwagens wurde der Verunglückte nach seiner auf der Oberwiege gelegenen Wohnung befördert.

Zentralhallen. Seit Sonntag hat ein Programmwechsel stattgefunden und der lebhafteste Beifall, mit welchem die neuen Kräfte ausgetauscht wurden, beweist am besten, daß Herr Dir. Schmidt wieder den Geschmack des Publikums getroffen hat. Von dem letzten Personal ist nur der Summiste Herr Blum mit in das neue Programm übernommen, doch produziert sich derselbe jetzt nicht nur als Sänger, sondern er hat es auch übernommen, die beiden indischen „Bhagmads“ Rama und Smaun vorzuführen, und schon beim Auftreten wirkt der Kontrast zwischen beiden beiden Zuergerneuten und dem „dicken Ebi“ geradezu verblüffend. Gegen die beiden indischen Dämmlinge sind die modernen Puppen in unseren Spieltheaterabteilungen zum Theil noch wahrhaft riesen, und wenn sich das kleine Geschwisterpaar bewegt, so glaubt man tatsächlich ein Puppenpaar vor sich zu sehen, so winzig und zierlich schauen die kleinen Personen aus, welche bei ihrer Promenade durch den Zuschauerraum freundlich lächeln und auch beweisen, daß sie die deutsche Sprache schon etwas verstehen. Smaun stellt sich auf einem Miniatur-Turnapparat als Kraftturner vor und wenn er dabei natürlich auch nicht die Kraft eines Athleten entwickeln kann, so gewährt seine Produktion doch einen köstlichen Anblick. Auch im Uebrigen weist das neue Programm wieder recht gute Spezialitäten auf. Vortrefflich bekannt durch ihr früheres Auftreten sind die Duettisten Paul und Virginia, welche mit ihren temperamentvollen Vorträgen stets Beifall fanden. Auf dem Drahtseil sind hier schon die verschiedensten Künstler aufgetreten, aber in Vollendung und Grazie sind die Geschwister O'Neers bisher kaum übertroffen und gleiche Anerkennung verdienen dieselben in ihren englischen Verwandtschaften und eine überaus wirksame Akrobatik bieten Harri, Fred und Mac in ihren Matrosenspielen am Lustapparat. Eigenartig ist Fräulein Morganti, sie preist dem Publikum etwas ohne jedes Instrument vor und entwirft dabei einen „Puppentriller“, welcher auf eine recht ansehnliche Lustentfaltung schließen läßt. Aber noch eigenartiger ist „Illa“, die lustige Schwiegermutter“, als solche stellt sich Fräulein Illa Paule vor, eine Sängerin, welche mit Erfolg von der Operetten- zur Varietébühne übergegangen ist; bei diesem Uebergang hat sie aber gleichzeitig eine neue Varieté-Figur geschaffen: die lebensmüde Schwiegermutter, und weil solche im Leben nicht so oft zu finden ist, erweist sie sich auf der Bühne um so wirksamer, besonders wenn sie mit so viel Natürlichkeit und drahtigem Humor ausgestattet wird, als von Fräulein Illa Paule musikalisches Talent entwickelt. Luigi dell'Oro und die 6 Geni's bieten in skurrilen Spielen eine seltene Vollendung. Das ganze Programm wird sicher wieder große Zugkraft ausüben.

Im Stadt-Theater befindet sich die Oper „Mignon“ von Thomas und das Schauspiel „Ewig Liebe“ in Vorbereitung. Für die nächsten Tage sind Wiederholungen beliebter Opern auf den Spielplan gesetzt, und zwar heute „Der fliegende Holländer“ und morgen „Der Zerstörer“ mit Herrn Garres als „von Bett“.

Ein hochinteressantes Gastspiel beginnt in nächster Zeit im Bellevue-Theater, der kaiserliche Hofkapellmeister Herr Konrad Dreher wird sich in drei seiner besten Rollen vorstellen und dürfte sehr lustige Abende beschaffen, denn Herr Dreher ist gegenwärtig der beste Vertreter des komischen Faches auf der deutschen Bühne und hatte sich schon eines vollen Erfolges zu erfreuen, als er vor vielen Jahren im hiesigen Gypsium-Theater ein kurzes Gastspiel gab. Derselbe wird Dienstag, den 25. d. Mts., als „Schlegel“ in „Die beiden Reichenmüller“ zum ersten Male auftreten.

Den Domänenpächtern Drake zu Endingen und Janzen zu Gr. Enhof, Regierungsbezirk Straßburg, ist der Charakter als königlicher Ober-Untermann beigelegt worden.

Dem Lehrer Bublitz an der höheren Stadtschule in Pasewalk ist der Adler der Inhaber des königlichen Haus-Ordens von Hohenzollern verliehen.

Dem Bahnwärter a. D. Penkert zu Ebnitz im Kreise Randow, bisher in Schmagerow, und dem Lokomotivheizer a. D. Wiltz zu Angermünde ist das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen.

Der Geheimen Regierungs-Rath Körte bei der königlichen Eisenbahn-Direktion in Stettin ist zum Ober-Regierungs-Rath ernannt.

Die Generalprobe, welche letzten Sonnabend mit dem Basler-Hagemann'schen Funkenfänger auf dem Grundstich des Herrn Gallisch in Gegenwart der Vertreter der zuständigen Behörden, der Presse und mehrerer Interessenten stattfand, lieferte den vollgültigen Beweis, daß ein absolut sicher wirkender Funkenfänger nimmend endlich gefunden ist. Den fast 1 1/2 Stunden dauernden Versuchen wohnten bei die Herren Regierungs-Beisitzer Jelfsch als Vertreter des königl. Polizeipräsidiums, Branddirektor Ruffrat mit dem Obermaschinenmeister Steinwedel, Stadtbaumeister Reinfisch als Vertreter der Stadt und der städtischen Van-Polizei, Oberinspektor König von der Preuß. Nat.-Versicherungsgesellschaft, die General-Agenten von der Magd. Feuer-Versicherungsgesellschaft, von der Hamb.-Brem. Feuer-Versicherungsgesellschaft, Vertreter der Maschinenfabrik von Schmitt u. Ahrens u. A. — Der Funkenfänger selbst besteht aus 2 Kolbengruppen, als Siebe angeordnet, eins über dem anderen, wobei immer die Querschnittsöffnungen der Rohre des unteren Siebes ungefähr 1/2 den Querschnitt der Rohre des oberen Siebes übersteigen. Das untere Sieb ist als Sieber angeordnet des leichteren Herausnehmens und Reinigens wegen, was anstandslos während des Betriebes ohne jede Störung desselben ausgeführt werden kann. Das obere Sieb ist verstellbar, um den leichteren Bezug

Annahme von Anzeigen Kohlmarkt 10 und Kirchplatz 3.

Vertretung in Deutschland: In allen größeren Städten Deutschlands: A. Hoffe, Baalstein & Vogler, G. L. Däbe, Invalidendank, Berlin, Bernh. Arndt, Max Gerstmann, G. H. Thies, Greifswald G. Mies, Halle a. S., H. B. B. & Co., Hamburg, Joh. Nothmann, A. Steiner, William Wilkens. In Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M. Geim. Kister. Kopenhagen Aug. J. Wolff & Co.

schwereren Feuergeräts möglichst wenige Hindernisse bei dem Entweichen entgegenzustellen. Bei den ersten Versuchen wurde das untere Sieb entfernt, mit Sägeblättern, Nadeln, Papier und Stroh gefeuert, durchgeschüttet zc., wobei bereits konstatirt wurde, daß schon allein das obere Sieb jedweden Funkenauswurf verhindert. Bei den weiteren Versuchen wurde das untere Sieb eingesetzt; selbstverständlich wurde auch jetzt ein Funkenauswurf nicht wahrgenommen. Hierauf wurde der Funkenfänger freigelegt durch Öffnen der Verschlussklappen, wobei man bequem beobachten konnte, daß die durch die Feuergeräts mitgerissenen Funken bereits in dem unteren Sieb sich zertheilten bzw. löschten. Bei diesen verschiedenen Versuchen wurde mit Sägeblättern, Nadeln, Papier, Stroh zc. gefeuert, die Maschine selbst war durch Bandlätze und sonstige Holzbearbeitungsmaschinen schwer genug belastet, und einen guten Schlag herbeizubringen, es wurde sogar das Öffnen der Klappen in Thätigkeit gesetzt, auch der Abpump zum Randensfänger geführt, jedoch möglichst trockene Feuergeräts Funkenfänger passiren mußten, wodurch ein zu frühzeitiges Löschen durch die feuchten Gase verhindert wurde. Die vorgenannten Versuche haben somit ergeben, daß der Basler-Hagemann'sche Funkenfänger, hierüber herrschte nur eine Stimme, alle an einen wirksamen Funkenfänger zu stellenden Ansprüche nach jeder Richtung hin voll und ganz erfüllt, daß die Wirkung desselben in Bezug auf das Auffangen von Funken als absolut sicher zu bezeichnen ist, da selbst die kleinsten Staubtheilchen bzw. Funken, wie die Versuche ergaben, aufgefangen werden. Auch die Dampfentwidelung wurde in keiner Weise beeinträchtigt. Ein Mehraufwand von Feuerkraft der mit dem traglichen Funkenfänger versehenen Versuchsmaschine gegenüber einer solchen derselben Type ohne Funkenfänger bei gleichgerichteten Effekten hat nicht stattgefunden. Die Dampfpreise unserer Feuerwerke sollen demnach mit dem Basler-Hagemann'schen Funkenfänger ausgerüstet werden.

Geschäftliches.

Bei Bedarf an Bettfedern empfiehlt es sich, sich an die Firma Krohn in Altkre (Oderbruch) zu wenden. Die seit Jahren rühmlichst bekannte Firma bietet volle Garantie dafür, daß jeder Mann für sein Geld auch gute Waare erhält. Durch die großen und vortrefflichen Abkäufer mit den Oberbrücker Mätereien — von einer Mätereier jährlich allein ca. 300 Zentner — sowie durch die großartige Fabrikanlage — außer Dampfmaschinen sieben Spezialmaschinen zur Bearbeitung von Bettfedern — ist die Firma in den Stand gesetzt, ihre Kundhaft aufgerichtet vortheilhaft zu bedienen. Näheres enthält das Inserat in der heutigen Zeitung.

Literatur.

Von Goldmann u. Silentsal, Bürgerliches Gesetzbuch. Systematisch dargestellt nach der Ordnung des Allg. Landrechts. Berlin, Neues Verlag, liegt uns das dritte Heft a. 1,50 Mark vor. Dasselbe behandelt A. Landrecht I Tit. 6-9 mit großer Klarheit und kann warm empfohlen werden. [241]

Fritz Wey, Südafrika niederdeutsch. München, Lehmann's Verlag. Preis 1 Mark. Der Verfasser führt uns in das Leben der Buren in Südafrika und in ihre Kämpfe mit den rüberischen, kein Geseh der Sitte und der Kultur achtenden Engländern ein. Eine höchst interessante Schrift. [248]

Fürst Sergei Wolkonsky, Bilder aus der Geschichte und Literatur Russlands, deutsch von S. Goppus. Basel. Verlag von Fr. C. Berthes in Gorla. Das Buch bietet uns vom russischen Standpunkte aus treffliche Bilder in der ersten Hälfte aus grauer Vorzeit bis 1700, in der zweiten Hälfte aus den beiden letzten Jahrhunderten und gerade diese sind die interessantesten. Wir können das Buch warm empfehlen. [250]

Von den Wiener Künstler-Postkarten der Buch- und Kunsthandlung Philipp u. Kraher in Wien ist wieder eine neue Serie erschienen, und zwar Nr. 30 „Varieté“ von Walter Dampel. Durch seine vorher erschienenen Serien „All Heil“, „Ebbe und Fluth“ und „Karnaval“ hat Dampel eine solche Popularität erlangt, wie kein zweiter Künstler auf dem Gebiete der illustrierten Postkarte.

Aus den Provinzen.

§ Von der hinterpommerschen Grenze, 15. Oktober. Die Kartoffelernte ist hier im Ganzen nur als eine mittelmäßige zu bezeichnen. Die Qualität der Kartoffeln dagegen ist eine gute. Bei dem plötzlichen eingetretenen Frost, welcher in der verfloffenen Nacht das Quecksilber im Thermometer bis auf 5 Grad unter Null hinabschüttelte, liegen die mit der Ernte noch im Mähdraht befindlichen Gutsbesitzer ernstliche Besorgungen. Es fehlte bisher sehr an Arbeitern, so daß das Aufnehmen der Kartoffeln bereits mit 30 Pf. pro Zentner bezahlt wird. — Die Winterzeiten sind gut ausgefallen, trotzdem nur mäßiger Regen gefallen ist. — Die Jagd auf Hasen und Rebhühner war in letzter Zeit reichlich; besonders wurden viele gute Jungfänge erzielt. Auch Hochwild hat in einzelnen waldbreichen Gegenden eine gute Ausbeute geliefert. — Der Holzhandel ist in diesem Jahre sehr flott betrieben worden, so daß die Sägemühlen fast gar keinen Vorrath an Holzern haben aufheben können. — Die Viehpreise sind bei den reichen Vorräthen der Landwirthe sehr in die Höhe gegangen, da liberal in den Wirtschaften eine Erhöhung des Viehpreises vorgenommen wird. Aus diesem Grunde sind die Käufer aus den westlichen Provinzen meistens nicht im Stande, ihre Bedürfnisse an Vieh zu befriedigen.

§ Jastrow, 15. Oktober. Unsere Stadt hat Aussicht, von zwei Kleinbahnen berührt zu werden, nämlich außer der projektierten Linie Wandsb.-Jastrow-Jastrow-Bayern-Tempelberg noch von einer Kleinbahn, die von Schlochau über Landeck nach Jastrow zu bauen geplant war, jetzt aber ihre Richtung von Landeck ab verändern

Der Förster hatte ruhig zugehört, jetzt zeigte sich indes zwischen seinen Augenbrauen eine tiefe Falte und der Blick den er fest auf den ehemaligen Wirtshausbesitzer richtete, deutete auf den bevorstehenden Ausbruch eines gewaltigen Sturmes in seinem Innern. Der Rath mochte das auch wohl ahnen, denn er wagte nicht, ihn anzusehen, sondern blickte an ihm vorbei aus dem Fenster.

Es ist mir lieb, daß Sie dies Verhältnis zwischen Ihrem Sohn und meiner Tochter erörtern und mir damit die Gelegenheit bieten, mich darüber auszupressen. Die Angelegenheit interessiert Sie sowohl wie mich in gleicher Weise. Sie wollen diese Unterhaltung als eine solche privater Natur angesehen wissen. Nun gut, Sie gestatten mir damit, Sie in diesem Moment nicht als meinen Vorgesetzten, sondern als Privatmann, der um die Karriere seines Sohnes in Sorge ist, anzusehen. Ich bin Ihnen dafür dankbar. Auch ich werde Ihnen jetzt offen und ehrlich meine Meinung sagen und mein Verhalten in dieser Sache erklären. Wenn ich dabei auf Vorgänge zurückgreife, die um siebenundvierzig Jahre zurückliegen, so dürfen Sie mir das nicht verargen, denn ich fand bislang keine Gelegenheit, mich mit dem ehemaligen Studenten Arnold Thies darüber auszusprechen. Daß Ihr Sohn mein Kind liebt, ist mir bekannt. Auch ich habe nichts gegen Ihren Sohn einzuwenden. Ich schätze ihn wegen seines ersten geistigen Wesens sehr hoch. Nichtsdestoweniger habe ich meine Tochter vor Ihrem Sohn gewarnt, sobald ich Kenntnis von den Absichten desselben erhielt. Leider kam meine Warnung schon zu spät. Da ich voraussetzen durfte, daß Sie eine Veranlassung Ihres Sohnes mit meiner Tochter nicht zugeben würden, so habe ich dieser jeden weiteren Umgang mit Ihrem Sohne verboten und diesen er-
sucht, mein Haus zu meiden. Von einer Duldung oder Begünstigung dieser Liebschaft meinerseits kann schon aus dem Grunde keine Rede sein, weil ich es durchaus nicht für eine hohe Ehre hielt, mit Ihnen verwandtschaftlich verbunden zu sein.

„Was sagen Sie da?“ rief der Rath aufspringend. „Das was Sie mir zu sagen?“ „Ja, das was ich! Ich wage sogar noch mehr, Herr Rath. Sie sind ja, wie Sie eben selbst betonten, im Augenblick mit mir in eine private Unterhaltung eingetreten, die Sache, die ich jetzt als Erklärung meiner Worte berichte, hat mit Ihrer Stellung und Autorität als Vorgesetzter zunächst nichts zu schaffen; die Macht dieses Vorgesetzten lernte ich, nebenbei bemerkt, allerdings später kennen, und wahrlich, Sie haben sie mich deutlich genug fühlen lassen. Lassen Sie mich kurz eine kleine Geschichte erzählen, in der ein gewisser Student der Jurisprudenz vor siebenundvierzig Jahren eine ziemlich unruhige Rolle spielte. Es war im Revolutionsjahr 1848. Ich befand mich im Anfang dieses Jahres als Hörer der Naturwissenschaft in H. Die Bogen der Begeisterung für ein einiges starkes Vaterland, für Freiheit und Menschenrechte ergrieffen auch mich, den zwanzigjährigen Jüngling, mit unwiderstehlicher Gewalt. Begeistert für die damals sich Bahn brechenden Ideen, hatte ich bald eine Schaar gleichgesinnter Kommilitonen um mich gesammelt. Da wir nicht öffentlich auftreten durften, so traten wir zu einer geheimen Verbindung zusammen, hielten feurige Reden und verteilten im Geheimen Flugblätter, in denen vieles stand, was den Ohren der derzeitigen Staatshäupter und Machthaber recht unangenehm klang, die aber gerade deswegen von Volke sozusagen verschlungen wurden. Vergebens mühte sich die Polizei ab, die Quelle dieser „Revolutionsschriften“ zu erschöpfen. Das Volk kannte sie, aber es verachtete sie nicht. Da wollte es das Unglück, daß

ich mich in die Tochter eines Senats Herrn der guten Stadt H. verliebte und von ihr ergriff wurde. Ich sage, das Unglück wollte es, denn daß es für mich ein solches war, sollte ich bald erfahren. Doch nicht sie, die liebreizende Olga Heide, war Schuld, daß die Liebe zu ihr mein Unglück wurde, sondern ein Studiengenosse hatte den zweifelhaften Rath, sich zwischen sie und mich zu drängen und mich als Oberhaupt der geheimen Verbindungen ihrem Vater zu verrathen. Dieser ehrenwerthe Freund hatte sich zu diesem Zwecke in unsere geheime politische Verbindung aufgenommen lassen, um unser Thun und Treiben zu beobachten. Ich wußte, daß dieser Mann mich wegen der Bevorzugung seitens der genannten jungen Dame, die ihm kurz vorher einen Korb gegeben hatte, haßte, aber ich traute ihm soviel Stillschweigen und männliche Selbstüberwindung zu, daß er an mir nicht zum Verräther werden würde. Ich sollte mich getäuscht haben. Einem Abends saß ich arbeitend auf meiner Bude, als plötzlich die Thür aufgerissen wurde und eine tiefverschleierte Dame hastig eintrat. Ich fuhr beim Klang der Stimme der Verschleiertein über mich in die Höhe — vor mir stand Olga Heide, mein heimlich geliebtes Mädel. „Ruhe!“ rief sie in dieser Stunde! Die Polizei weiß um eure geheimen Zusammenkünfte und du sollst noch heute Abend wegen Hochverraths verhaftet werden. Ich weiß es von meinem Vater, bei dem ich eben eine Unterredung beendete mit dem Polizeichef. Ich habe gelernt zu resigniren; ich habe später auf andere Weise das Glück herausgefunden und auch so als seltlicher Förderer und Landwirth Erfolg erzielt. Bin ich auch nur ein simpler Subalterner geblieben, so tausche ich doch nicht mit Manchem, der einen hoch klingenden, vollkommenen Titel vor seinen Namen zu legen hat. Der Mann aber, dem ich die Flucht aus dem Vaterlande zu verdanken habe, der Mann, der mich heute noch mit seinem Haß verfolgt und mit Hochmuth und Geringschätzung behandelt — dieser Mann ist jetzt der Ober-Regierungs-Rath Arnold Thies! Und ich hoffe, daß dieser Mann es jetzt begreifen wird, wenn ich vorhin eine Verbindung mit seiner Familie als für mich wenig ehrenvoll bezeichnet habe!“

Daris Stimme war aus dem ruhigen Erzählerton im Anfang gegen das Ende mehr

gerade zu gewaltiger Höhe und Stärke angestiegen, und als er, der Rath, erbebend, dem Rath die Anklage ins Gesicht schenkte, er habe ihn einst aus dem Vaterlande vertrieben, nur ihn verbannt, er seine heutige untergeordnete Stellung, da schon ein Moment, als wollte der Mann da vor ihm unter der Wucht dieser Beschuldigungen zusammenbrechen.

Aber noch ehe der Rath sich fassen und auf Daris Bezeichnung ein Wort der Rechtfertigung finden konnte, ereignete sich etwas, das beide tieferegeen Männer wohl nicht vorausgesehen hatten. Wie ein Engel des Friedens schwebte Ernestine durch die Portiere des Nebenzimmers herein, warf sich um den Hals des Vaters und rief mit geisterlichem Antlitz: „Bitte, bitte, lieber Vater, rege dich nicht so sehr auf, vergiß, vergiß — um meinetwegen! Sieh, ich kam eben zufällig ins Nebenzimmer und da baumte mich Deine laute erregte Stimme derartig an die Stelle, daß ich nicht fort konnte.“

Aber Oart stieß sie rasch zurück. „Was willst Du hier? Wie kommst Du hierher? Seit wann belästigst Du mein Unterhaltungs mit Dritten? Du wirst sofort das Zimmer verlassen!“ „Vater!“

„Geh“, sagte ich, oder bei Gott, ich verfluche, daß Du im zwanzigsten Lebensjahre stiehst!“ Schmachend, taumelnd suchte Ernestine den Ausgang, vor ihre Augen legte sich ein dunkler Schleier. Jetzt war alles für sie verloren. Diese harten Worte würden ihm sein Vorgesetzter nie verzeihen. — Aber was war das? Eben hatte sie den Thürgriff erfaßt, da fühlte sie eine bedenkliche Bage, aber nicht hatte Hand ihren Arm umspannen.

(Fortsetzung folgt.)

Zur Frage des Berlin-Stettiner Großschiffahrtsweges.

Stettin, im Oktober 1898.

In der Sitzung der Stettiner Stadtverordneten-Versammlung vom 1. September d. Js. referirte Namens der Finanz-Kommission der Stadtverordneten Herr M a n a s s e über einen vom Magistrat der Stadt Stettin einstimmig gefaßten Beschluß, welcher dahin lautete, der Kgl. Staatsregierung gegenüber von der den Interessenten des geplanten westlichen Großschiffahrtsweges auszulegenden Gesamt-Garantie die Hälfte für die Stadt Stettin zu übernehmen, die Vertheilung an der sogenannten Ostlinie aber abzulehnen. Dieser einstimmig von der Finanz-Kommission beschlossene Vorschlag wurde in der Stadtverordneten-Versammlung ebenso einstimmig angenommen.

Nun ergeht von einem bis dahin in Stettin vollkommen unbekannten Herrn Eugen M a t t h e i u s ein an die Adresse des Stadtverordneten Herrn M a n a s s e gerichtetes offenes Schreiben, in welchem der Verfasser gemacht wird, die Stellung, welche die Stettiner Gemeindefürsorge in dieser Frage eingenommen haben, zu erschüttern. Dieses Schreiben hätte nicht an den zufälligen Referenten der Finanz-Kommission persönlich, sondern an Magistrat und Stadtverordnete, an die Vorsteher der Kaufmannschaft und an den Pommerischen Binnen-Schiffahrts-Berein gerichtet werden müssen, welche Alle, ohne Ausnahme und ohne Einschränkung, den Standpunkt einnehmen, dessen Begründung der genannte Herr Referent vorgetragen hat.

Der unterzeichnete Pommerische Binnen-Schiffahrts-Berein wie nicht, ob diese Angelegenheit demnachst Magistrat und Stadtverordnete wieder beschäftigen wird; er vertritt, daß die Vorsteher der Kaufmannschaft es an Vorkommnissen an zukünftiger Stelle nicht fehlen lassen werden; er hält es aber für seine eigene Pflicht, gegen das Schreiben des Herrn E u g e n M a t t h e i u s öffentlich Stellung zu nehmen. Zu diesem Zwecke hält der Verein es für angebracht, das Referat des Stadtverordneten Herrn M a n a s s e weiteren Kreisen zugänglich zu machen, denen es bisher unbekannt geblieben ist, gegen welche Ausstellungen sich die Behauptungen des Herrn M a t t h e i u s richten, und erwidert Folgendes auf die Schrift des letztgenannten Herrn:

Die Vorarbeiten für das sogenannte Westprojekt sind abgeschlossen, und zwar von der Kgl. Staatsregierung selber, so daß dieses Projekt dem Landtage vorgelegt werden und — die Zustimmung desselben vorausgesetzt — mit der Ausführung des Kanals unverzüglich begonnen werden kann.

Das Projekt der Ostlinie hingegen ist bisher für 600 Tonnenschiffahrt nur von der Firma H a v e s t a d t & C o n t a g bearbeitet worden, und so groß der Auf dieser Firma auch ist, so kann selbstverständlich die Regierung das von diesen Herren fertig gestellte Projekt nur als Material benutzen zur Ausarbeitung eines eigenen Projekts und eigener Rechnungen. Wie lange diese Arbeiten der Regierung dauern werden, das läßt sich nicht einmal ahnen; wir fürchten mit Recht, daß sie einen erheblichen Zeitaufwand erfordern werden und daß die Vorlage nicht zum nächsten Etat an die Kammern wird gelangen können.

So sehen wir uns in unseren berechtigten Hoffnungen getäuscht. Der in eifriger Stunde hervortretende Widerspruch und die Agitation gegen das baureife Westprojekt verzögern die Fertigstellung einer zeitgemäßen Wasserstraße, auf der die Erzeugnisse von Stettin beruht, mindestens um ein weiteres Jahr, ein großer Theil des Verkehrs wird sich nach Gründung des Elbe-Canal-Kanals von Stettin fortziehen, und schwerlich wird es gelingen, das Verlorene später wieder einzuholen, wenn erst andere Verbindungen in jahrelanger Beziehung nicht fertig gestellt haben.

Und daß solche Verzögerungen, solches Versäumnis des richtigen Augenblicks, zur Folge haben können, daß durch den Widerstreit der verschiedenen Interessenten das ganze Werk unausgeführt bleibt, dafür giebt es genug Beispiele.

Der geplante westliche Kanal von der Oder zur Havel stellt sich nicht dar als eine neue Wasserstraße, sondern nur als eine notwendige Verbesserung des bestehenden, ungenügenden Schiffahrtsweges. Es ist bekannt, daß zuerst die Absicht bestanden hat, den alten Finow-Kanal auszubauen, daß es sich aber bald als profitlicher und billiger erwiesen hat, für einen großen Theil der Strecke einen neuen Parallel-Kanal zu graben, während auf einer immer noch sehr erheblichen Strecke der neue Kanal mit dem alten zusammenfällt. Es war zunächst beabsichtigt, in einer einzigen Scheitelung von Liepe bis zur Havel zu gehen, das hätte aber auf eine längere Kanalstrecke einen Einschnitt von 10 m. bedingt, welchen die Kgl. Staatsregierung nicht zugeben will, nun in dem durchschnittenen Gelände den Grundwasserspiegel nicht in einer die Kulturen schädigenden Weise zu senken.

Diese Rücksicht hat natürlich die Zahl der Schiffahrtshindernisse vermehrt, es ist aber gelungen, dieselben in dem nunmehr fertiggestellten westlichen Projekt auf drei zu beschränken, nämlich:

1. die Staustufe bei Hohenfathen,
2. die geneigte Ebene bei Liepe,
3. die Staustufe auf dem westlichen Abstieg am Lehnitz-See.

Dahingegen bietet das Ostprojekt nicht, wie Herr M a t t h e i u s behauptet, nur ein Schiffahrtshinderniß, sondern eine Staustufe bei Hohenfathen, eventuell Schwedt und die geneigte Ebene bei Alt-Friedland.

voransetzt, daß der in diesem Projekt vorgesehene 17 Meter tiefe Einschnitt von der Regierung ausgeführt wird. Ob die Bodenbeschaffenheit überhaupt einen so tiefen Einschnitt ohne beträchtliche dauernde Kostenaufwendung erlaubt, ob nicht außerordentlich hohe Entschädigungsansprüche der näheren oder entfernteren Anlieger die unvermeidliche Folge sein werden, und ob es schließlich gestattet werden wird, daß der ohnehin wasserarmen Spree durch den tiefen Einschnitt ein erheblicher Theil ihres Niederschlagsgebietes entzogen wird, das sind zum Mindesten außerordentlich ernste und berechtigte Zweifel, die ihrer Widerlegung noch harren.

Wenn aber der 17 m tiefe Einschnitt sich als unmöglich erweisen sollte, dann wird das Ostprojekt mit noch mehreren Staustufen oder anderen Schiffahrtshindernissen belastet werden müssen, und dann wird die Wasserführung nur durch kostspielige Umlage und noch kostspieligeren Betrieb gewaltig, weite Entfernungen umfassen, der Pumpwerke möglich sein.

Daß unter allen Umständen die Unterhaltung der durch einen 17 m tiefen Einschnitt bedingten sehr hohen Böschungen regelmäßig außerordentlich hohe Aufwendungen erfordern wird, liegt auf der Hand, und schon aus diesem Grunde ist ein unbegreiflicher Fehler der Broschüre des Binnen-Schiffahrts-Bereins für die Interessen des Ostens, in der verglichenen Rechnung die Kosten des Betriebes, der Unterhaltung und der Verwertung für die neue Westlinie auf 3000 Mk. pro km, für die Ostlinie aber nur auf 2000 Mk. pro km anzusetzen.

Das Schreiben des Herrn Regierungs-Präsidenten von Potsdam vom 25. Juni d. Js. beschränkt die Kosten des geplanten Kanals westlicher Linienführung auf 25 Millionen Mk., die Stettiner Stadtverordneten-Versammlung war daher in ihrer Sitzung am 1. September wohl berechtigt, mit dieser Summe zu rechnen, deren Angabe nicht etwa einem „Belieben“ des Herrn Referenten entsprach. Erst in der Konferenz in Potsdam am 15. September wurde von den Herren Regierungs-Vertretern eröffnet, daß die Kosten der Wasserstraße sich höher, nämlich auf 35 Millionen Mk. stellen würden. Diese Vertheuerung des Projekts sei im Wesentlichen verursacht worden durch eine vermehrte Rücksichtnahme auf einen schnelleren und glatteren Schiffverkehr, welche zu dem Entschluß geführt habe,

1. ein etwas größeres Kanal-Profil zu wählen,
2. den Abstieg bei Liepe, also die geneigte Ebene für Doppeltbetrieb einzurichten.

Allein diese letztere, allerdings höchst wünschenswerthe Einrichtung erfordert einen Mehraufwand von 4—5 Millionen Mk.

In dem von den Herren H a v e s t a d t & C o n t a g bearbeiteten Ostprojekt ist, wie uns bestimmt versichert wird, nur das alte Kanal-Profil und ist nur eine geneigte Ebene für einfachen Betrieb bei Alt-Friedland vorgesehen! Die verbesserten Einrichtungen des Westprojekts auf das Ostprojekt übertragen, bedeuten auch hier eine im Verhältnis ebenso hohe Steigerung der Anlagekosten, mit denen die Befürworter der östlichen Linie bisher nicht gerechnet haben.

Daß die Nachrechnung der Regierung auch noch außerdem die Kosten der Ostlinie steigern wird, ebenso wie es an der anderen Stelle geschehen ist, erscheint sehr wahrscheinlich. Auf eine angemessene Instandhaltung bezogen, Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder kann Stettin unter keinen Umständen verzichten, deshalb bedarf die Westlinie nicht des Kanals von Schwedt nach Hohenfathen, und deshalb sind die Kosten dieses Kanals wohl der Ostlinie zur Last zu legen.

Auf alle Fälle werden aus den angeführten Gründen die Kosten der östlichen Linie ganz erheblich höher sein, als die der westlichen. Doch aber diese für die Schiffahrtslastung ausschlaggebenden bedeutenden Mehrkosten in einem zu erwartenden erheblich größeren Verkehr der Ostlinie ihre Berechtigung finden, wie behauptet wird, muß auf das Entscheidende bestritten werden.

Der Verkehr auf dem alten Finow-Kanal hat sich in den letzten 10 Jahren nahezu verdoppelt, und diese Entwicklung sollte damit abgeschlossen sein? Der Dan eher neuen zeit-

gemäßen Wasserstraße, die Stettin seine Bewegungsfreiheit gegenüber den begünstigten Abzweigungen des Westens wiederbringt, und die auf der durchschnittenen Strecke selbst zahllose Werthe schafft, sollte Nichts weiter erreichen als die bloße Erhaltung des gegenwärtigen Verkehrs? Das ist einfach unverständlich, und jene dahin gehende Behauptung der Broschüre des Ost-Bereins zeigt die angebliche Unparteilichkeit der Verfasser in ein recht ungünstiges Licht. Diese „Unparteilichkeit“ erweist sich glänzend in der gleichzeitigen Behauptung, daß die Ostlinie einen beinahe dreimal so hohen Verkehr entwickeln werde, für welche Behauptung nicht die Spur eines Beweises beigebracht ist.

Die Broschüre des Ost-Bereins rechnet für den Dittanal mit einer Gütermenge von einer Million Tonnen, welche dem neuen Kanal allein aus dem Oderbruch zufallen sollen, eine unmögliche Zahl, welche sich nur dann rechtfertigen läßt, wenn man annimmt, daß der Bahnverkehr und der gesamte Verkehr des Oderbruchs nach Stettin auf den neuen Kanal übergehen, offenbar eine unmögliche Voraussetzung.

Sie rechnet mit der ungeheuren Zahl von 2 300 000 Tonnen allein aus der Wartheemündung, eine Zahl, die ganz willkürlich gegriffen ist und nie auch nur annähernd von den in Betracht kommenden Distrikten geliefert werden kann, selbst wenn man für die allmähliche Erreichung dieser Zahl eine lange Reihe von Jahren vorsetzt.

Ermöglicht man aber diese übertriebenen Zahlen auf ein verständiges Maß, so wird sich die Rentabilitäts-Berechnung sehr viel ungünstiger gestalten, und es kann dann einem Zweifel nicht unterliegen, daß die unüberleglich höheren Kosten der Ostlinie ihren Ausbruch finden müssen in einem enormen jährlichen Zuschuß der Regierung, wozu diese sich schwerlich verstehen wird, sowie in einer außerordentlich hohen Inanspruchnahme der Interessenten, welche, wenn es erst an Bezahlen kommt, sich ihre Vertheilung noch erst dreimal überlegen werden, — oder wahrscheinlicher in einer fühlbaren Erhöhung der Schiffahrtsabgaben. Die Broschüre des Ost-Bereins rechnet auch schon mit dem hohen Satz von 1/4 Pf. pro Tonnens-Kilometer, um eine Rentabilität selbst bei dem angenommenen übertriebenen hohen Verkehr nachzuweisen, das macht für eine Strecke von 106 km, also für die östliche Fahrt allein nach Berlin, eine Belastung von 80 Pf. für jede Tonne.

Wie soll Stettin bei einer so hohen Abgabe für den Verkehr nach Berlin mit Hamburg konkurriren können, das neben seiner sonstigen Uebermacht nur mit einer verhältnismäßig kurzen zahlenden Kanalstrecke zu rechnen hat?

Noch viel schlimmer aber liegt es für Stettin mit dem Verkehr nach der Elbe, wenn es den Ostkanal und den Teltow-Kanal zu befahren hat. Dann treten zu den auf dem Dittanal erhobenen Abgaben noch die des Teltow-Kanals und machen trotz jeder Erleichterung der Schiffahrt die Konkurrenz mit Hamburg und Lübeck einfach unmöglich, so daß Stettin dann auf jeden Schiffverkehr mit der Elbe einfach verzichten kann.

Es ist auch nicht wahr, wie die Schrift des Herrn M a t t h e i u s behauptet, daß Stettin für den längeren Weg auf dem Ostkanal der Elbe den Vortheil einzutauschen würde, für diese ganze Fahrt nur ein einziges Schiffahrtshinderniß zu haben: außer der Staustufe bei Hohenfathen eventuell Schwedt und der geneigten Ebene bei Alt-Friedland ist eine Staustufe im Teltow-Kanal bei M. Moognow projektiert, und von Potsdam an sind die Schiffahrtshindernisse der beiden Linien dieselben, so beispielsweise die Schleusen von Brandenburg, Blauke, Miegripp etc.

Auch die Aussicht auf einen späteren Bau des schon oft ermöglichten Elbe-Spree-Kanals oder Teupis nach Riesa kann uns für den uns abgewendeten Verkehr nicht entschuldigen, denn wir begreifen nicht, daß „durch diese Wasserstraße dem Handel Stettins die gesamte obere Elbe und ganz Böhmen von selbst zufallen müßte“. Unbeschadet der Sicherheit, mit der Herr M a t t h e i u s diese Behauptung aufstellt, sehen wir nicht ein, warum die Güter, welche die abgabefreie Elbe zur Verfügung haben, den Weg über Stettin und durch eine lange, mit hohen Abgaben belastete Kanalstrecke vorziehen sollten.

Wenn nun von den Ost-Interessenten zur Empfehlung ihres Projekts angeführt wird, daß es unerschrocken und unwirtschaftlich sei, im Zuge des Finow-Kanals eine zweite Verbindung von der Oder zur Havel zu schaffen, eine Verbindung der Oder mit der Havel aber zu unterlassen, so giebt es kaum eine ärgere Verdröhung der Thatsachen.

Die Herren vergessen, daß durch die Ausführung des Westprojekts für die Verbindung der Oder mit der Havel erst eine Zeitlang entsprechende Wasserstraße geschaffen wird, während eine leistungsfähige Wasserstraße von der Oder zur Havel in dem bei Jänschen-

berg abzweigenden Oder-Spree-Kanal bereits existirt.

Würde der Kanal von Güstrow über Alt-Friedland nach Berlin gebaut werden, so würden von der Oder in einer Entfernung von etwa 50 km zwei moderne Schiffahrtswasserstraßen nach der Odersee sich abspalten, während dann eine bei den modernen Verkehrsverhältnissen in Betracht kommende Konkurrenzfähige Verbindung der Oder mit der Havel überhaupt nicht bestände.

Eine ungerechtere und unwirtschaftlichere Einrichtung ließe sich nicht denken.

Eine weitere dringende Gefahr sehen wir für den Stettiner Schiffahrtverkehr in dem Bau der Kanalstrecke von Güstrow bis Hohenfathen. Der Wasserspiegel dieses Kanals soll bei der Wartheemündung 9 m unter Niedrigwasser der Oder liegen und soll zum Theil aus der Oder gespeist werden. Damit werden unserer freien Oder sehr bedeutende Wassermengen entzogen, welche von Sachverständigen auf mehr als 10% der gesamten bei Niedrigwasser von der Oder geführten Wassermenge geschätzt werden, während wir ohnehin schon in einem erheblichen Theile der Schiffahrtsperiode über Wassermangel in der Oder zu klagen haben.

Will man etwa den Schiffverkehr auf der freien Oder zu Gunsten des Kanals von Güstrow bis Schwedt verfallen lassen? Will man uns zwingen, in unserem Schiffverkehr nach Schlesien auf der abgabefreien Oder die theure Kanalstrecke von Schwedt nach Güstrow zu benutzen?

Das bedeutet, unseren Verkehr nach und von Schlesien mit Abgaben belasten, die er nicht tragen kann, das bedeutet eine Unterbindung auch dieses legitimen Verkehrs, und das wird der letzte Schlag sein, den man dem Stettiner Schiffahrts-Interesse verfehlen kann!

Es mag dagegen eingewendet werden, daß für die erhobenen Abgaben auf dieser Kanalstrecke der Vortheil einzutauschen wird, jederzeit und ohne Rücksicht auf den Wasserstand der Oder mit 600 T.-Kähnen bis Güstrow gelangen zu können. Wichtig! Aber was nützt uns die Fahrt mit 600 T.-Kähnen bis Güstrow, wenn wir von Güstrow aus mit diesen Fahrzeugen Oder aufwärts nicht weiter kommen können?

Die Ausführung des Planes der Ost-Interessenten würde nach unserer Ueberzeugung in ähnlicher Weise wirken, wie der Bau des Oder-Spree-Kanals über Jänschenwalde, nämlich, den Verkehr von und zur oberen und mittleren Oder und dem Warthe-Distrikt von Stettin ablenkend zu Gunsten des Weges über Berlin bezw. durch den Teltow-Kanal zur Elbe, ohne dafür der Stettiner Schiffahrt durch eine wohlfeile und gute Verbindung mit Berlin genügenden Ersatz zu schaffen.

Die Interessen des Oderbruchs den Interessen der Stettiner Schiffahrt entgegenzustellen, den Berlin-Stettiner Großschiffahrtsweg abhängig zu machen von einer durch diesen Schiffahrtsweg zu bewirkenden Entwässerung des Oderbruchs, halten wir für völlig verkehrt. Wenn die Verhältnisse im Oderbruch so traurig sind, wie man jetzt behauptet, ist es unverantwortlich gewesen, sie überhaupt dahin kommen zu lassen und nicht längst schon Abhilfe geschafft zu haben. Niemand würde gegen die ausgiebigste, dem Oderbruch zu gewährenden Hilfe auch nur das Geringste einzuwenden haben, aber diese Fürsorge kann und darf nicht mit der Frage eines Großschiffahrtsweges verquickt werden, welcher ganz andere Zwecke verfolgt, als die eines Entwässerungskanals, und dessen Zweck und Bestimmung oft den Interessen der Entwässerung direkt entgegenstehen.*)

Die Frage der Entwässerung des Oderbruchs kann und muß unabhängig von dem Stettiner Großschiffahrtsweg gelöst werden, und, wie wir hören, sind dahin zielende Entwürfe und Pläne schon bei der Regierung in der Ausarbeitung begriffen und sollen sich mit geringeren Kosten ausführen lassen, als die Eineinbeziehung des Oderbruchs in die Schiffahrtswasserstraßen verursachen würde.

Ganz unverständlich würde der von agrarischer und von anderer Seite kommende Widerspruch sein, welcher von der Voraussetzung ausgeht, daß der Stettin-Berliner Großschiffahrtsweg die Einführung von Getreide und von Kohlen zum Schaden der Landwirtschaft, welche sich auf das Uebel hervorhebend Sachverständiger fügt, haben wir nachträglich, während diese Schrift bereits in der Drucklegung begriffen ist, bestätigt durch einen Vortrag, welchen am 12. Oktober d. Js. der Kgl. Rath a. D. Herr Tollm. in einer Aussprache der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft gehalten hat. Herr Tollm., dessen Autorität in diesen Fragen von Niemand bezweifelt werden kann, erhebt in diesem Vortrag gegen die Ostlinie, wie er projektiert ist, gerade im Zusammenhang mit der Entwässerung des Oderbruchs die ernstesten Bedenken.

der Landwirtschaft und der ober-schlesischen Kohlen-districte erhöhen würde. Offenbar wird der Stettin-Berliner Kanal nicht die Mehrzahl von einer einzigen Tonne Getreide und von einem einzigen Centner Kohlen verursachen, die sonst nicht über Hamburg und über Lübeck eingeführt werden würden, und nur darum handelt es sich, ob in Zukunft Stettin diese Güter handeln und verschiffen soll, oder Hamburg und Lübeck!

Alles was das Reich und der Staat Preußen in den für uns in Frage kommenden Landes-theilen in den letzten Jahrzehnten in verkehrspolitischer Beziehung gethan haben — mit der einen Ausnahme der Vertiefung des Fahrwasser von Stettin nach Swinemünde — ist zum bitteren Schaden des Stettiner Verkehrs ausgefallen:

Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals hat Hamburg an die Ostsee gerückt und dadurch Stettin in seinen alten Verkehrsbeziehungen auf das Empfindlichste benachtheiligt, ohne ihm nach der anderen Seite irgend welchen nennenswerthen Vortheil zu bringen;

Der Bau des Oder-Spree-Kanals hat einen bedeutenden Theil des der Stettiner Schiffahrt von Rechts wegen gehörenden Verkehrs von Stettin nach der Elbe abgelenkt;

der nur unter ausgiebigster Hülfe seitens Preußens zu Stande gekommene Elbe-Canal wird Lübeck zu einer gefährlichen und leider wahrscheinlich erfolgreichen Konkurrenz Stettins erheben.

Der Ostkanal von Güstrow zur Odersee, unter dem Vorwand geschaffen, der Stettiner Schiffahrt zur Hülfe zu kommen, wird das letzte Glied in der Kette der diese selbst Schiffahrt schädigenden Unternehmungen sein!

Seit vielen Jahren haben die Vorsteher der Kaufmannschaft, hat der Magistrat der Stadt Stettin in zahlreichen dringenden und beweglichen Vorstellungen bei der Kgl. Staatsregierung auf die Nothwendigkeit hingewiesen, durch eine zeitgemäße Verbesserung des bestehenden Kanalweges Stettin in die Möglichkeit zu versetzen, sich den ihm gebührenden Antheil an allgemeinen Verkehr zu erhalten, welcher ihm durch die obigen Maßnahmen der Regierung entzogen ist oder entzogen werden wird.

Die Kgl. Staatsregierung kann sich dieser Pflicht nicht entziehen, und sie hat diese Verpflichtung des Staates, jetzt für die Stettiner Verkehrsinteressen einzutreten, durchaus anerkannt!

Soll nun die Erfüllung der zugesagten Hülfe darin bestehen, daß durch eine Veranordnung nicht mit einander zu verbindender Interessen der durch den Bau einer leistungsfähigen Wasserstraße erwartete Vortheil sich für Stettin in das gerade Gegentheil verkehrt?

Wir glauben, im Interesse unserer Stadt, unserer Provinz und damit auch im Interesse unseres ganzen Landes erwarten zu dürfen, daß nicht allein unterzüglich ein den Verkehr der Stadt Stettin fördernder Wasserweg nach Berlin geschaffen, sondern auch die freie Oder uns schiffbar erhalten und durch umfassende Regulierungsarbeiten schiffbarer gemacht wird.

Wollte der Staat Preußen seine erste Seehandelsstadt in ihrem Verkehr und also in ihrer Entwicklung vernachlässigen lassen, so wäre die Verögerung der Ausführung dieser notwendigen Arbeiten der richtige Weg zur Erreichung dieses traurigen Endes!

Pommerischer
Binnenschiffahrts-Berein.
Der Vorstand.
Wächter.

Referat

des
Stadtverordneten Herrn Georg Manasse,
erstattet im Auftrage der Finanzkommission
in der Sitzung der Stettiner Stadtverordneten-Versammlung vom 1. September 1898.

Der Herr Regierungs-Präsident von Potsdam schrieb am 25. Juni d. Js. an den Magistrat der Stadt Stettin, daß im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein Kanalprojekt für eine Verbindung der Oder mit der Havel, ungefähr im Zuge des alten Finow-Kanals und eingerichtet für Schiffahrt von 600 Tonnens-Ladefähigkeit, in der Ausarbeitung begriffen ist, und wenn auch eine Entscheidung über die Föhrung der neu zu erbauenden Wasserstraße noch nicht getroffen ist, so hätte doch der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten ihn — den Herrn Regierungs-Präsidenten von Potsdam — beauftragt, mit den Interessenten des Kanals wegen der Uebernahme einer Garantie für einen Theil des zu erwartenden Defizits bei dem Betriebe der Wasserstraße in Verbindung zu treten.

Markt gerechnet werden könnte, und zu dieser Summe müßten noch 5 Millionen Mark hinzugefügt werden, welche schon vor längerer Zeit für die Vergrößerung der Schleusen in dem alten Finow-Kanal verausgabt worden sind, so daß es sich insgesamt um eine Summe von 30 Millionen Mark handelte; die jährlichen Kosten für den Betrieb, die Unterhaltung und die Verwaltung des alten und des neuen Finow-Kanals würden an- schlagsmäßig ungefähr 400 000—450 000 Mk. betragen.

In Folge dieses Schreibens hat der Magistrat um eine Konferenz mit einem Vertreter des Herrn Regierungspräsidenten, um in derselben die einzelnen in dem Schreiben berührten Punkte zu erörtern und die Absicht der Kgl. Staatsregierung in Bezug auf die Berechnung des zu bedeckenden Defizits zweifelsfrei fest- zustellen. Diese Konferenz hat stattgefunden und hat folgenden Standpunkt der Kgl. Staatsregierung ergeben: Das aufzubewerkende Kapital, also 25 Millionen Mk. für die neu zu erbauende Wasserstraße und 5 Millionen Mark für die doppelten Schleusen des alten Finow- Kanals, insgesamt 30 Millionen Mk., sollen mit 3 % verzinst und mit 1/2 % amortisiert werden, zu welcher Summe die Betriebs-, Unterhaltungs- und Verwal- tungskosten treten. Von diesem Gesamtbetrage soll die Hälfte der Kosten der Schleusen abgezogen werden, und der auf diese Weise ermittelte Fehlbetrag soll nach einer- lei aufzustellenden Rechnung zu einem Drittel von den Interessenten der Kgl. Staatsregierung erliefert werden.

Als Interessenten sollen zunächst nur die Städte Berlin und Stettin gelten, wobei es Stettin überlassen bleibt, mit der Provinz Pommern wegen der Uebernahme eines Theiles der von Stettin zu leistenden Garantie, Berlin, zu demselben Zwecke mit der Stadt Charlottenburg zu verhandeln; die Stadt Spandau soll wegen ihrer ungenügenden Finanzlage nicht zu einer Beitragsleistung herangezogen werden, während die sonst noch in Betracht kommenden Städte Brandenburg und Oberschlesien in der Art beansprucht werden dürfen, daß von ihnen freie Vergabe des von ihrem Besitze für den Kanal gebrauchten Terrains, bezw. die ent- sprechende Entschädigung der Terrainsbesitzer für die Vergabe der Kanalflächen verlangt wird. Es bleiben also als leistungsfähige Interessenten übrig: auf der einen Seite die Stadt Stettin mit der Provinz Pommern, auf der anderen Seite die Stadt Berlin mit der Stadt Charlottenburg.

Wenn man nun mit einer Baufumme der neuen Wasserstraße einschließlich der zweiten Schleusen des alten Finow-Kanals von zusammen 30 000 000 Mark rechnet, so wären jährlich aufzubringen:

an Zinsen zu 3 %	900 000 Mark
Amortisation 1/2 %	150 000
Betriebs- u. Kosten	450 000
zusammen	1 500 000 Mark

Von dieser Summe sind zu kürzen die eingehenden Gebühren für die Benutzung der beiden Finow-Kanäle, und diese Gebühren haben bereits für den alten Finow-Kanal ergeben:

im Jahre 1895/96	556 300 Mark
1896/97	594 900
1897/98	615 400

während die Kosten der Unterhaltung, Verwaltung und des Betriebes des alten Finow-Kanals nur einen jähr- lichen Aufwand von ungefähr 250 000 Mark erfordert haben. Aus der Gegenüberstellung dieser Summen er- geht, daß die Regierung mit dem Finow-Kanal bisher ein glänzendes Geschäft gemacht hat, und man kann unter diesen Umständen den Ausbruch leiser Verwunde- rung darüber nicht unterdrücken, daß die 5 Mill. Mark, welche zu einem Theile — (450 000 Mark) — schon in den fünfziger Jahren, zu dem anderen Theile — (4 500 000 Mark) — in den sechziger Jahren für die Vergrößerung der Schleusen verausgabt worden sind und aller Wahrscheinlichkeit nach längst durch die Ein- nahmen des Kanals bedeckt gefunden haben, heute noch den Interessenten der neuen westlichen Wasserstraßen zur Last gelegt werden sollen.

In einer Besprechung, welche demnächst im Minis- terium der öffentlichen Arbeiten stattgefunden hat, und an welcher außer Mitgliedern des Magistrats auch ein Mitglied des Vorsteheramts der Kaufmannschaft theil- genommen hat, ist nicht unterlassen worden, auf diesen Punkt hinzuweisen, mit der Bitte, diese 5 Mill. Mark zu streichen. Die Herren Kommissare des Ministers haben daraufhin zugeordnet, daß zweifelslos die in den fünfziger Jahren verausgabten 450 000 Mark ge-

strichen werden würden, und daß ferner, wenn auch vielleicht nicht die ganzen in den sechziger Jahren auf- gewendeten 4 1/2 Millionen zur Streckung gelangen könnten, doch zum Mindesten derjenige Betrag abgeleitet werden müßte, der der halbpromzentigen Amortisation jener 4 1/2 Millionen seit ihrer Verausgabung entspricht.

Es ist ferner in dieser Besprechung von den Stettiner Deputierten beantragt worden, die halbprom- zentige Amortisation des ganzen Anlage-Kapitals erst nach einer Zeit von fünfzehn Jahren anfangen zu lassen, unter Hinweis darauf, daß die gleiche Ver- gütigung auch den Interessenten des Mittel- und- kanals zugebilligt sei. Die Herren Kommissare des Ministers erwiderten darauf, daß eine einbüßliche Ent- schädigung in dieser Frage den Interessenten des Mittel- kanals gegenüber nicht getroffen sei, daß aber, wenn sie in bejahendem Sinne ausfallen sollte, es wohl kaum einem Zweifel unterliegen könnte, daß dann auch den Interessenten der Stettin-Berliner Wasserstraße dieselbe Berücksichtigung zu Theil werden würde. Demnach kann man wohl der Hoffnung Raum geben, daß nach beiden eben erörterten Richtungen hin sich die aufgemachte Berechnung günstiger gestalten, und daß der Fehlbetrag sich entsprechend vermindern wird.

Was andererseits die Kanalgebühren anbelangt, so ergeben sich aus den drei Zahlen, die ich Ihnen angeführt habe, daß der Verkehr auf dem Finow- Kanal und die Einnahmen sich demgemäß in steigender Richtung bewegen, und wenn man annimmt, was wohl nicht zu kühn ist, daß diese Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen in ähnlicher Weise anwachsen wird, und wenn man sich ferner vergegenwärtigt, welche Steigerung des Verkehrs die Schaffung und Ueber- nahme der neuen, modernen und für große Schiffge- fäße von 600 Tonnen Ladefähigkeit eingerichteten Wasser- straße notwendigsgewisse im Gefolge haben wird, so kann es kaum als unwahrscheinlich erachtet werden, daß die Einnahmen der beiden Kanäle schon für das erste Rechnungsjahr nach Fertigstellung der neuen Wasser- straße auf annähernd 800 000 Mark zu schätzen.

Wohlverstanden, diese Schätzung gründet sich auf die gegenwärtig bestehenden Tarife für die Benutzung des Finow-Kanals. Es würde durchaus im Interesse Stettins liegen, wenn für den neuen Großschiffahrts- kanal keine höheren Tarife erhoben werden würden, als jetzt für den alten Kanal, und auf eine durch Tarif- erhöhung bewirkte Steigerung der Einnahmen und Verminderung des Fehlbetrages würden wir mit Freuden verzichten, weil wir eine Schädigung des Verkehrs durch zu hohe Tarife befürchten. Wie die Regierung diese Frage lösen wird, ist mir nicht be- kannt, ich will auch in diesem Augenblicke nicht näher darauf eingehen und nur der begründeten Hoffnung Ausdruck verleihen, daß unter Verkehr sich durch die neue Wasserstraße von Jahr zu Jahr vergrößern wird, daß auch die Lasten, welche der Stadtlaste durch Ueber- nahme der Garantie aufgebürdet werden, sich von Jahr zu Jahr mehr vermindern werden.

Uebrigens wird sich das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen für die beiden Finow-Kanäle noch dadurch günstiger gestalten, daß in dem Kostenan- schlage für den Betrieb und die Verwaltung (im Ganzen 400 000 bis 450 000 Mark) eine Summe von ungefähr 60 000 Mark für die Bedienung der Schleusenteile bereits eingeplant ist, während bisher diese Angelegen- heiten vom Staate kein Gehalt bezogen, sondern von den Schiffen nach einem bestimmten Satz für jede Schleusenfahrt bezahlt wurden. Letztere Einrichtung soll künftig in Fortfall kommen, und um den gebachten Betrag wird sich also die Einnahme steigern oder die Ausgabe verringern lassen.

Somit über die Berechnung des voraussichtlichen Fehlbetrages: Daß die Stadt Stettin sich mit einem namhaften Antheil an der Deckung dieses Fehlbetrages betheiligen muß, das, meine Herren, unterliegt keinem Zweifel! Das Interesse Stettins an dem neu zu er- bauenden Kanal ist so in die Augen springend, daß, glaube ich, keiner sich der Nothwendigkeit, mit einem hohen Angebot an die Regierung heranzutreten, verschließen wird. Der Magistrat hat deshalb nach Ueber- nahme der Kommission beschlossen, von dem Drittel des ganzen Fehlbetrages, welches die königliche Staats- regierung den Interessenten auferlegen will, die volle Hälfte für die Stadt Stettin zu übernehmen, um durch dieses imponirende Angebot zu erkennen zu geben, welches Lebensinteresse hier für die Stadt Stettin in Frage steht. Man glaubt bestimmt versichern zu können — ich theile diese Ansicht auch persönlich —, daß

diese Garantie für unsere Kommune schwerlich jemals eine höhere Leistung als 100 000 Mark jährlich be- deuten wird, und sollte dieser Betrag sich auch für den Anfang als etwas höher herausstellen, so müßte es merkwürdig hergehen, wenn er sich nicht bald durch den wachsenden Verkehr erheblich verringerte.

Ich habe Ihnen gesagt, daß Stettin sich dabei das Recht vorbehält, mit der Provinz Pommern wegen der Uebernahme eines Theiles der von Stettin zu leisten- den Garantie zu verhandeln. Soffentlich läßt sich die Provinz Pommern dazu bereit finden, und hoffentlich steht Berlin nicht an, im Verein mit Charlottenburg die andere Hälfte der geforderten Garantie zu über- nehmen.

Unter dringendes Interesse erheischt es, daß die, modernen Anforderungen genügende Wasser-Verbindung zwischen Stettin und Berlin endlich, und zwar so schnell wie möglich, geschaffen wird, und wir freuen uns, daß alle Vorbereitungen so weit getroffen sind, daß — die einbüßliche Stellungnahme der Regierung und die Zustimmung des Landtages vorausgesetzt — der Bau des Kanals unverzüglich begonnen werden kann. In dieser Hoffnung, und indem sie sich die an- geführten Gründe voll zu eigen machte, hat die Finanz- kommission einstimmig beschlossen, Ihnen, meine Herren, den Antrag des Magistrats wegen der Uebernahme der Garantie zur Annahme zu empfehlen.

Nun enthält der Antrag des Magistrats noch einen weiteren Passus, welcher lautet: „Die Beilegung der Stadt Stettin an der Ostlinie wird abgelehnt.“ Dieser Antrag war bereits formuliert, bevor die Broschüre des Binnenschiffahrtsvereins für die Inter- essen des Ostens in unsere Hände gelangte.

Diese Stellungnahme unseres Magistrats entspricht der Ueberzeugung, welche die Deputierten des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung, der Vorsteher der Kaufmannschaft und des Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins in dieser Kanalfrage bisher unent- weiglich feigegehalten haben.

Nach allen Informationen, die sie sich verschaffen konnten, sind die beiderseitigen Mitglieder dieser Korporationen immer mehr in der Ueberzeugung befestigt worden, daß den Interessen Stettins nur durch die westliche Linienführung gedient ist, welche uns nicht allein mit Berlin, sondern auch sofort mit der Elbe verbindet, und uns dadurch auch an den neu zu er- bauenden Mittelkanal anschließt. Nur durch die Verwirklichung der bahren Westlinie, für welche alle Vorbereitungen getroffen sind, und welche in wenigen Jahren vollendet sein kann, wird Stettin in den Stand gesetzt werden, die große Gefahr, welche durch die Er- öffnung des Elbe-Trave-Kanals droht, zu beseitigen, und die Bedeutung, welche unserer Stadt im Verkehrsleben der deutschen Seehäfen von Rechts wegen zukommt, zu behaupten und hoffentlich zu erweitern. Die Ueber- nahme der hervorragenden Technikern stimmen darin überein, daß der Bau der von dem Binnenschiffahrts-Verein für die Interessen des Ostens empfohlenen östlichen Kanal-Linie zu große Kosten verursachen wird, und daß die Wasser-Verbindung, und in Folge dessen der Betrieb des Kanals im Gegenstand des Westprojekts so schwierig und kostspielig sein werden, daß der Verkehr auf diesem Kanale durch Gebühren von einer Höhe würde belastet werden müssen, welche uns die Kon- kurrenzfähigkeit rauben und den Vortheil, der mit dem Großschiffahrtswege für uns verknüpft sein müßte, wieder wegnähmen würde. Dazu kommt, daß die bloße Verbindung mit der Obersee uns nicht genügend fördern würde, wenn nicht gleichzeitig eine Verbindung der Obersee mit der Havel — der sogenannte Berli- ner Südkanal — hergestellt wird, und daß dieser für sich allein ebenfalls kosten würde, wie der Kanal von der Ober zur Havel, für den wir uns interessieren.

Ob dieser Ostkanal von der Ober zur Obersee und der sich daran anschließende Berliner Südkanal (der sogenannte Teltower Kanal) bei der Höhe der erforderlichen Kosten, bei der Schwierigkeit der Wasser- verbindung und der Kostspieligkeit des Betriebes jemals gebaut werden würde, auch wenn von dem westlichen Projekt niemals die Rede gewesen wäre, ist hart zu bezweifeln. Wir, meine Herren, haben alle Ursache, das in letzter Stunde aufgetauchte gemüthliche Projekt als eine Durchkreuzung unserer Hoffnungen zu betrach- ten, dessen weitere Verfolgung nur geeignet sein könnte, das in jahrelanger mühsamer Arbeit vorbereitete West- projekt zu verzögern und damit unserer Stadt un- berechenbaren Schaden zuzufügen.

Was nun die bereits erwähnte Broschüre des Binnenschiffahrtsvereins für die Interessen des Ostens anbelangt, so ist ihre Äußerst geistreiche Abfassung wohl geeignet, denjenigen zu blenden, der die Möglichkeit der angegebenen Zahlen ohne Kritik annimmt. Gerade diese Zahlen aber fordern die schärfste Kritik heraus, und ich muß Sie, meine Herren, bitten Ihre Zeit dar- für noch für einige Minuten in Anspruch nehmen zu dürfen.

Zunächst haben wir von der Regierung den Be- schied erhalten, daß die geplante westliche Wasser- straße von der Ober zur Havel einschließlich der nöthigen Verbreiterung und Vertiefung des sogenannten Span- dower Schiffsahrts-Kanals bis zum Berliner Humboldt- Hafen einen Kostenaufwand von ungefähr 25 Millionen Mark erfordert wird. Die Broschüre des Binnenschiff- fahrtsvereins für den Osten rechnet dagegen ohne Weiteres mit einem Kostenaufwande für diesen selben Kanal von 45 Millionen Mark, und daß durch diese willkürlich hohe Annahme der Baufumme sich das Bild der Rentabilitäts-Berechnung und des Fehlbetrages stark zu unseren Ungunsten verschiebt, versteht sich von selbst.

Zur Begründung dieses Unabes meint die Bro- schüre zur Gründung in Berlin genügt, was zur Zeit die Einfahrt von Spandau durch die Spree über- durch den Spondauer Schiffsahrtskanal, für die Zukunft müßte aber mit einem neuen Einmündungskanal der Westlinie einschließlich eines Berliner Hafens mit Gleisanfschlus gerechnet werden, während das für die Ostlinie nicht möglich ist. Warum die Nothwendigkeit eines Hafens mit Gleisanfschlus für die Ostlinie verneint, für die Westlinie aber bejaht wird, ist nicht ohne Weiteres zu verstehen. Wir gedenken, noch recht lange mit dem zum Humboldt-Hafen führen- den erweiterten Spondauer Schiffsahrtskanal auszu- kommen, und verneinen die Nothwendigkeit einer großen und ungeheurer kostspieligen zentralen Hafenanlage für Berlin, schon aus dem Grunde, weil Berlin wegen der Nähe der Seehäfen und der Weiterführung großer Kanäle ins Land hinein schwerlich jemals ein größerer Umschlags- hafener werden kann, und es vielmehr darauf ankommt, eine Menge von zerstreuten Anlegestellen für Berlin zu schaffen. Sollten aber jemals die Verhältnisse sich so gestalten, daß für Berlin sich die Anlage eines großen zentralen Hafens als erforderlich herausstellt, was ich nicht glaube — so vertrauen wir, daß die Stadt Berlin sich ihren Hafen ebenso aus eigenen Mitteln bauen wird, wie wir es mit dem untern gethan haben.

Die vermittelten Kosten dieses Hafen-Projekts sind daher dem Westkanale nicht zur Last zu legen, und damit ergibt sich von vorne herein ein ganz anderes Bild der von der Broschüre aufgestellten Berechnung. Die zweite Wunderthat in den Zahlen der Broschüre ist darin zu finden, daß, während uns die Regierung die Kosten für Verwaltung, Unterhaltung und Betrieb der beiden Finow-Kanäle auf 400 000 bis 450 000 Mark jährlich angibt, und die Herren Besi- zer-Kommissionäre diesen Aufwand als reichlich hoch bezeichnen, die Broschüre für dieselben Kosten eine Summe von 682 000 Mark rechnet, also mindestens 232 000 Mark zu viel.

Ferner rechnet der Verfasser der Broschüre bei der westlichen Wasserstraße nur mit einem Kanalauf- wande von 2 232 000 Lo. auf beiden Finow- Kanälen — das ist der Verkehr, den der alte Finowkanal jetzt schon für sich allein be- wältigt — und legt fälschlich, Unfragen hätten ergeben, daß durch den Bau der großen westlichen Wasserstraße der Verkehr auf der Finow- Sopp- linie nicht aufgehoben würde, während wir mit Recht einen großen Aufschwung voraussetzen.

Dahingegen rechnet er für die von ihm empfohlene Ostlinie zum Theil mit einer Verdreifung des Ver- kehrs und kommt so für seine Ostlinie zu einer Ver- schätzungsangabe von über 5 000 000 Tonnenn. Daß es sich hierbei nur um eine ganz einseitige, partielle Schätzung handelt, brauche ich nicht hervorzuheben, und überlasse Ihnen, eine Skatulation darüber anzustellen, wie sehr sich die Berechnung des Fehlbetrages ändert, wenn man die mathematischen Verhältnisse der beiden Projekte unparteiisch und ohne Voreingenommenheit festsetzt.

Sehr merkwürdig ist auch, daß der Verfasser der Broschüre die Unterhaltungskosten der neuen Westlinie mit 3000 Mark für die pro Kilometer berechnet, während er dieselben Kosten für die von ihm geplante Ostlinie nur mit 2000 Mark pro Kilometer annimmt. Warum? Darüber schweigt des Sängers Stille!

Und nun, meine Herren, das Interessanteste! Während bisher bei allen Verhandlungen von den- jenigen, welche die östliche Linienführung befürworteten, immer behauptet worden ist, daß der östliche Kanal nicht wesentlich theurer sein würde, als der westliche, rechnen sie jetzt in ihrer Broschüre selber mit der unge- heuren Summe von 60 Millionen Mk. lediglich für die Verbindung der Ober mit der Obersee. Dazu kommen dann noch die Kosten für den Berliner Südkanal (Teltower Kanal), die auf über 20 Millionen angegeben werden, aber aller Wahrscheinlichkeit nach viel höher sein werden.

Sie sehen daraus, meine Herren, daß, wenn man auch nur der Berechnung der Broschüre folgt, für den Bau der Kanäle so gewaltige Summen herauskommen, daß sie unmöglich vom Verkehr getragen werden können. Ich kann mir nicht denken, daß die Regierung sich zur Verausgabung so enormer Beträge entschließen kann, wo die Möglichkeit vorhanden ist, durch Anhebung ersparnisfähiger Mittel eine Wasserstraße zu bauen, welche allerdings — das muß ich zugeben — für die Inter- essen an der Obersee weniger vorteilhaft ist als die Ostlinie, auch weniger vorteilhaft vielleicht für die östlichen Provinzen in ihrem Verkehr mit dem Osten Berlins, für alle anderen Beziehungen aber dieselben, und für viele erheblich größere Vorteile bietet.

In der That wird es für den ganzen Verkehr vom Osten nach dem Berliner Westen und darüber hinaus vorteilhafter sein, den neuen Finow-Kanal zu bauen, der für diesen Verkehr kaum eine Verlängerung des Weges, dafür aber eine weitestgehende Verbilligung der Kanalgebühren gegenüber der Benutzung des Ost- kanals und des Teltower Kanals bedeutet.

Daß es möglich sein könnte, für die enorme Fehlbeträge, welche der Betrieb dieser Kanäle im Ge- folge haben müßte, eine ausreichende Garantie der Interessenten zu finden, halte ich für ausgeschlossen. Ueber die technische Seite der Broschüre kann ich mich natürlich nicht äußern, ich möchte Sie aber darauf aufmerksam machen, wie zögernd und vorsichtig der Verfasser dieses Theils der Broschüre sich über die Wasser-Verbindung der Kanäle ausdrückt: „Speziell bei dem Teltower-Kanal sagt er, die Wasser-Verbindung sei möglich, obgleich die Gegner des Kanals behaupteten, daß sie nicht möglich sei, allerdings“

„müßte man die periodische Spülung auf des- jenigen Tage beschränken, an denen eine reich- lichere Wasserentnahme aus der Spree möglich ist...“

Es ist mir wohl gestattet, diesen Hinweis auf die anerkennenswerthen Schwierigkeiten, welche sich dem öst- lichen Projekt in den Weg stellen, nicht unerwähnt zu lassen.

Und wenn Alles, was ich angeführt habe, die Schwierigkeiten der Ausführung, die enormen Baufolgen, der Zweifel an der Möglichkeit des gesicherten Betriebes und die erhebliche Größe der von den Interessenten zu übernehmenden Kosten, nicht ausreichen sollten für die Begründung des Standpunktes, den wir einnehmen und den wir hier lediglich einzeichnen haben, dann muß für uns ausdringend sein ein Passus der Broschüre, der sich auf den Teltower Kanal bezieht, und welcher lautet:

„Der Verkehr zwischen Schlesien und der Elbe, besonders Hamburg, hat seit der Erbauung des Ober-Spree-Kanals jährlich zugenommen. — Hamburg, der Sammelplatz des Exportes, hat die schiffliche Ausfuhr aus sich gezogen. Nach Erbauung des Teltower Kanals ist der Weg Breslau-Hamburg 2316 km kürzer als der Weg von Westphalen über Stettin zum Ozean, und hierin liegt die Garantie für den Teltower Kanal, daß ihm der Verkehr zwischen Schlesien und der Elbe für immer erhalten bleibt.“

Ich will hier nicht erörtern, in wie weit diese Ausführungen richtig oder unrichtig sind, daß aber Erwägungen solcher Art von uns Stettinern als eine Empfehlung der östlichen Linie und ihrer Weiterfüh- rung durch den Teltower-Kanal angesehen werden sollen, kann man gewiß nicht verlangen.

Aus allen diesen Gründen bitte ich Sie, meine Herren, im Namen der Finanz-Kommission, deren ein- stimmige Stellungnahme zu dieser Frage ich vor Ihnen be- treite, den Antrag des Magistrats einstimmig anzunehmen.

Die Stadtverordneten-Versammlung trat ohne Debatte einstimmig dem Antrage des Magistrats bei.

Die **Blooker'schen Cacaotassen** stehen in **Detailgeschäften** den Käufern von **Blooker's holländ. Cacao** bei mindestens 2 Pfund zur Verfügung. Hauptdepot: Wilhelm Ludwig Schmidt, Berlin NW. 6.

Kleins Kondensstöpfe Uebersetzung 1: 8, ohne Hebel. **Herbst-Vorrath für 50000 bis 60000 Mk.** Maschinen- und Armaturfabrik **vom. Klein, Schanzlin & Becker** Frankenthal (Pfalz). — Personal 1000.

Schlesische Smyrna-Teppich-Knüperei und Stickerie-Manufaktur Leobschütz i. Schl.

empfehlen zur Selbstanfertigung Smyrna-Arbeiten in Fußbänken, Rissen, Vorlegern, Stuhlborsten, Salonteppichen etc. in modernem und einfachem Muttergeschmack. Zu arbeiten nach handgemalter bunter Vorlage auf Stramin mittels Stramin-Nadel. Jeder Arbeit ist eine leicht verständliche Arbeits-Anleitung beigegeben.

Rissen.				Preis für Smyrna-Arbeiten.			
	gratis Anfang	1/4 Anfang	fertig		gratis Anfang	1/4 Anfang	fertig
30 x 30 cm	2,20	2,50	3,10	Vorleger 48 x 86 cm	8,25	9,60	12,10
40 x 40 " oder	3,30	3,95	4,95	" 55 x 78 "	8,80	10,50	13,20
28 x 40 " oder	2,50	2,85	3,55	" 58 x 108 "	13,20	14,85	18,45
40 x 40 " länglich	3,30	3,95	4,95	" 70 x 110 "	15,95	18,15	22,00
Fahrrad Sattel	1,50	1,75	2,60	" 80 x 120 "	18,40	21,70	26,40
Stuhlläufer 40/150	12,35	13,85	18,25				

Fertig gepolsterte Fußbänken, 30 cm oder 30 rund a Stück 6,50 28/40 a Stck. 7,00. Smyrna-Topfkissen, 40 8,00 f. garnirt.

Ferner: „Neuheiten“ in Nordischen, Java-, Indischen, baumwollenen und Krenschnecken-Stickereien. Nordischer Stoff pa. Qualität a mtr 6.— M., Nord. Wolle 100 gr 60 Pf.

Stickerien nach Angabe werden zu billigen Preisen sorgfältig ausgeführt. Gutes Sticken-Motiv im Hause unter Leitung eines akad. gebild. Musterzeichners.

Anerkennungen aus allen Kreisen! **Hönel's Naturheilanstalt** 2 Villen. **Gotha i. Thüringen.** Telefon 131. **I. Anstalt für elektro-magn. Sandbäder.** Vorzüg. Heilerfolge bei Nieren-, Blasen-, Magen-, Darm-, Frauenleiden, Gicht, Rheumatismus, Skrophulose etc. Indiv. Behandl. Ansteckende Krankh. werd. nicht aufgenommen. Preis p. Woche 35—50 M. Prosp. frei. Dirig. Arzt: **Dr. med. Löwenthal**, Spezialarzt f. Naturh.

Knopflocher werden sauber geschürzt, auf Wunsch abgeholt und zurückgebracht. **Wensch, Gr. Bollwerkstr. 58, v. 2 Tr.**

Stern-Säle. 20 Wilhelmstraße 20. Täglich. **Große Specialitäten-Vorstellung.** Auftritten nur Künstler 1. Ranges. Anfang 8 Uhr. **Entree 20 Pf.** Kasseneröffnung 7 Uhr.

Stadttheater. Dienstag: S. 1. Der fliegende Holländer. Mittwoch: Bar und Zimmermann.

Volkstheater. Pöthelstr. 77. Reichenstr. Pöthelstr. 77. Auf ganz belebtem Grundstück. **Gefemanns Theater.** Anton Gefemann — Direktor Ganz.

Concordia-Theater. Haltestelle der elektrischen Straßenbahn. Heute Dienstag, den 18. Oktober, Abends 8 Uhr: **Große Specialitäten-Vorstellung.** Neues Ensemble! Großartiger Erfolg! **Stimmlicher allerersten Ranges.** Morgen Mittwoch: **Große Extra-Vorstellung.** Anfang 8 Uhr. **Entree 10 Pf.** Willems a 30 und 60 S. in den bekannten Vorverkaufsstellen.

Bellevue-Theater. Dienstag: 1. Der wilde Reutlinger. Mittwoch: 2. Die schöne Ungarin. In Vorbereitung: Gastspiel Conrad Dreher.

Centralhallen-Theater. Neues Programm. **Indische Däumlinge.** Die beiden indischen „Kugeln“. **Fatma und Smaun,** die kleinsten Menschen der Erde. **Fatma** ist jetzt 17 Jahre alt, circa 52 Centimeter hoch und wiegt circa 6 Kilo. **Smaun** wird demnächst 16 Jahre alt, circa 50 Centimeter hoch und wiegt circa 5 Kilo. **Smaun** wird sich als Kraft-Turner produzieren und sodann mit seiner Schwester eine gemeinschaftliche Promenade durch den Zuschauer-raum machen. In: **Alt-Randabund.**

Vermietungs-Anzeiger des Stettiner Grundbesitzer-Vereins.

6 Stuben.	Stube, Kammer, Küche.	Möblierte Stuben.	Läden.
Wrangeistr. 46, herrschaftliche Wohnung von 6 Stuben, Balkon, Garten sofort oder später.	Grabow, Neuenstr. 5b, mit Wasserleitung. Hofgarten 32, 1 Tr., Stube, Kammer und Küche zu vermieten. Gr. Ritterstr. 5, St., Kammer, Küche, 14 M. Graabe. Hofstr. 13, Stube, Kammer, Küche zum 1. November für 16 M. zu verm. Hofstr. 27, St., 2 Kam., K. f. 15 M. s. 1. 11. s. v. Hofstr. 18, febl. Erkerwohnung mit Wasserleitung zu vermieten. Näheres daselbst 2 Tr.	Moiengarten 50, ein möbl. Zimmer an c. Herrn s. v. Schlafstellen. Möndchenstr. 3, v. 3 Tr., f. e. ant. Herr febl. m. Schlafst. König Albertstr. 52, S. v. l., ein junger Mann findet Schlafstelle sofort oder am 1. Nov. Cherwiel 64, 2 Tr., l., zwei junge Leute finden gute Schlafstelle mit sep. Eingang. Elisabethstr. 49, Hof v., ein auch zwei anständige Leute finden gute Schlafstelle mit sep. Eingang. Möndchenstr. 8, v. 3 Tr., ein junger Mann findet sofort oder 1. 11. fremdliche Schlafstelle. Grabenwälderstr. 15a, Hof 2 Tr., ein junger Mann findet Schlafstelle.	Neuenstr. 5b, K. Hans, Laden, Keller u. Wohnung zu vermieten. Preis 30 M. Bismarckstr. 22, den Centralhallen gegenüber, zum 1. April 99, fremd. Lad. u. 3 Zimmer, Wasser, feine, Badestube u. Zub. hbr. auf Wunsch ar. u. v. g.
5 Stuben.	2 Stuben.	Ein Laden	Lagerräume.
Moltkestr. 1, 1 Tr., l. (Pöthelstr. Gde), Bel.-Etage u. 5 Zim. (4 Bdz.), Balkon, Padelstb. u. c. f. mietbfr.	Grabowstr. 6 ist eine Wohn. von 2 Stuben, Küche, Entr. v. v. Preis 25 M. Keine Kinder. Neuenstr. 5b, Hof, o. p. 2 St., Küche u. 3 Bz. Pr. 20 M. Moiengarten 37 ist eine Wohnung von zwei Stuben mit Zubeh. Hof zu vermieten. Näheres 2 Tr. Gr. Laßstr. 21, 1 Tr., sind zwei Vorderstuben zu vermieten. Oberwiel 83, v. r., am Perlonenbahnhof, 2 Stuben, Kammer, Küche nebst Zubeh. s. 1. Nov. zu vermieten.	Ein Laden zu vermieten Wilhelmstr. 20, Näheres Kirchplatz 3, 1 Treppe.	Bismarckstr. 22, Lager Keller billig zu vermieten
4 Stuben.	1 Stube.		
Lindenstr. 23, 3 Treppen, Get- wohnung, 4 Stuben, Closet, Badestube, Wäschengelass, Küche, Keller, Boden-	Bogislavstr. 17 ist e. St. a. 1. 11. zu v. Näb. b. Wierh.		