

Stettiner Zeitung.

Verantwortl. Redakteur: R. D. Köhler in Stettin.
Berleger und Drucker: A. Graßmann in Stettin, Kirchplatz 3-4.
Bezugspreis: in Deutschland auf allen Postanstalten vierteljährlich 1 M.; durch den Briefträger ins Haus gebracht kostet das Blatt 40 N. mehr.

Annahme von Anzeigen Breitestr. 41-42 und Kirchplatz 8.

Vertretung in Deutschland: In allen größeren Städten Deutschlands: H. Wölfe, Gaalenstein & Bogler, G. L. Daube, Invalidentag, Berlin, Bernh. Krubitz, Max Gerlingmann, Eberfeld, W. Thieme, Halle a. S., Jul. Barck & Co., Hamburg, William Willens, in Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M. Geim. Fischer, in Kopenhagen Aug. J. Wolff & Co.

Abonnements-Einladung.

Unsere geehrten auswärtigen Leser bitten wir, das Abonnement auf unsere Zeitung recht bald erneuern zu wollen, damit ihnen dieselbe ohne Unterbrechung zugeht und wir zugleich die Stärke der Auflage feststellen können.

Auch fernherhin wird es unser festes Bestreben sein, unseren Lesern über die politischen Tages-Ereignisse eingehend zu berichten; eine besondere Sorgfalt soll auf die lokalen und provinziellen Ereignisse gerichtet werden und über Theater und Kunst werden wir wie bisher in unparteiischer Weise berichten.

Der Preis unserer täglich erscheinenden „Stettiner Zeitung“ beträgt in Deutschland auf allen Postanstalten 1,10 M., und in Stettin in den Expeditionen vierteljährlich nur 1,05 M., monatlich 35 Pf., mit Bringergeld 50 Pf.

Unsere Zeitung ist eine vollständige und sehr billige politische Zeitung, welche täglich in großem Formate erscheint und den Lesern eine schnelle, überaus interessante Fülle von neuen Nachrichten bringt. Die „Stettiner Zeitung“ wird bereits am Abend ausgegeben.

Die Redaktion.

Die „Gneisenau“-Katastrophe.

Den neuesten aus Spanien eingetroffenen Nachrichten ist zu entnehmen, daß das Vergrübnis des Kapitäns Streckmann am Mittwoch in feierlicher Weise stattgefunden hat, an demselben beteiligten sich die überlebenden Offiziere und Mannschaften, sowie die Mannschaften des englischen Kreuzers „Blake“, sowie aller im Hafen ankernden Handelsschiffe und ein großer Teil der Bevölkerung von Malaga, ferner das Regiment „Extremadura“ und alle dienstfreien Offiziere der Garnison.

Kontreadmiral v. Arnim veröffentlicht in der „Stettiner“ folgenden Nachruf: Am Sonntag, den 16. Dezember, ist S. M. S. „Gneisenau“ in der Bucht von Malaga gestrandet und total verloren gegangen.

Unter dem Datum des 18. Dezember bringt die „Times“ den Bericht eines Korrespondenten in Shanghai, der eine interessante Analyse der Stellung der Missionare in China und ihrer Beziehungen zu den europäischen Kaufleuten darstellt.

offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, Ehre ihrem Andenken.

Das Zentral-Komitee der deutschen Vereine vom Roten Kreuz trat auf Anregung der Kaiserin heute zu einer Sitzung zusammen und beschloß die Bewilligung eines Kredits von zunächst 10 000 Mann für Zwecke der Pflege der verwundeten und kranken Matrosen S. M. S. „Gneisenau“ in Malaga.

Auf eine von der Kieler Handelskammer anlässlich des Unterganges der „Gneisenau“ an den Kaiser gefandte Beileidsbescheide ging folgende, vom Chef des Marinekabinetts Freiherrn von Soden-Vibrant unterzeichnete Drahtantwort ein: „Seine Majestät der Kaiser lassen der Handelskammer zu Kiel für die zum Ausbruch gebrachte warme Anteilnahme an dem Verlust S. M. S. „Gneisenau“ und so vieler hoffnungsvoller Menschenleben bestens danken.“

Ferner richtete der Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein an den Staatssekretär des Reichs-Marineamts nachstehendes Telegramm: Die Herzogin und ich nehmen anlässlich der Unglücksbotschaft aus Malaga innigen Anteil an dem Schmerz der Angehörigen. Darauf ist von dem Staatssekretär nachstehendes Antworttelegramm überliefert worden: „Eueren Hoheiten sage ich im Namen der Marine untertänigst tiefgefühlten Dank für die innige Anteilnahme an dem Schmerz der Angehörigen der bei Malaga auf S. M. S. „Gneisenau“ verunglückten Offiziere und Mannschaften.“

Die Wirren in China.

Nach einer Meldung, die über Newyork aus Peking, 18. Dezember, verbreitet wird, hat Feldmarschall Graf Waldersee einen Befehl erlassen, wodurch er die Bezirke der Umgegend von Peking den einzelnen Verbündeten Truppen zur Beaufsichtigung überweist. Der Feldmarschall fügt hinzu, er wisse, daß eine beträchtliche chinesische Streitmacht unter dem Befehle Mas sich im Norden der Provinz Schansi und eine andere südlich von Tschangschang befindet, er erwarte jedoch während des harten Winters, eine Bewegung der Chinesen; aber wo immer die Verbündeten irgend ein Gebiet längere Zeit außer Acht lassen, da würden Räuber- und Vorkräden sich zusammenschließen; daher wünsche er die Mitwirkung der Verbündeten bei der Entsendung zahlreicher starker Patrouillen in die einzelnen Bezirke.

Die Missionare in China.

Es ist also durchaus unmöglich, daß der eingeborene Chinese alle diese Männer als gleichartig betrachten kann, und doch sind sie alle ohne Ausnahme hingelacht worden ohne Unterschied des Alters und Geschlechts, wo immer die chinesischen Behörden es wünschen und zulassen, und in jedem Falle war der Grund ihres Verderbens ausnahmslos einfach, daß sie Ausländer, „fremde Teufel“ waren.

los, daß die thätlichen Angriffe der Chinesen, durchweg fremdenfeindlicher Natur waren. Von der europäischen Gesellschaft in China ist nur ein kleiner Bruchteil wirklich in enger Verbindung mit den Missionsanstalten, ein anderer Bruchteil verachtet dieselben und betrachtet sie als die Ursache aller Unruhen in Ostasien.

Auf der anderen Seite giebt es unter den Missionaren leidendem Maße, die alle Kauf- und Handelsleute für wenig besser als Diebe halten und das größte Hindernis bei der Vorkämpfung Chinas zum Christentum in dem angeblich unmoralischen Leben und Treiben der europäischen Gesellschaft sehen.

Das holländische Kriegsschiff „Gelderland“ ist auf der Fahrt von Algier nach Ostindien mit dem britischen Dampfer „Peterston“ im Eingang des Hafens von Port Said zusammengefahren.

Vom Reichspostdampfer „Kiautschou“.

Am 14. Dezember fuhr der vom Vulkan für die Hamburg-Amerika-Linie neu erbaute Reichspostdampfer Kiautschou von der Wert des Vulkan ab, um in der Nacht zum 17. Dezember nach befruchtend verlaufener Probefahrt am Kap Stagen in Hamburg einzutreffen. Die Kiautschou ist der vierte der für die erweiterte Reichspostdampferlinie nach Ostasien erbaute großen Reichspostdampfer, so mit ein Schwesterschiff von der Hamburg der Hamburg-Amerika-Linie, von Königin Albert und Prinzessin Irene des Norddeutschen Lloyd. Sie übertrifft die Hamburg und den König Albert noch um 8 Meter in der Länge und 550 Registertonnen. Mit ihren 11 150 Tonnen, ihrer Größe (160,0 Meter Länge, 18,3 Meter Breite, 11,6 Meter Tiefe), ihren 9000 Pferdekraften und 165 Knoten Geschwindigkeit, wird sie der Reichspostflagge, die sie nach den jetzt von allen Kulturvölkern unvorbelebten ostasiatischen Küsten führt, Ehre machen, wird sie dem Vaterlande und seinem Handel den von ihr erwarteten Nutzen bringen können.

Die Kiautschou, die erst am 14. September vom Stabel gelaufen ist, ging also genau drei Monate später schon vollständig fertig aus Stettin. Was die inzwischen eingelegten Maschinen anlangt, so werden diese auf den großen deutschen Werften jetzt so exakt gebaut, daß die Probefahrten fast regelmäßig nur die vertragsmäßig ausbedungenen Änderungen und Umbauten liefern, wie sie früher wohl bei den englischen Schiffsbauten vorkamen. Die

Aus Südafrika

lauten die Nachrichten vom südafrikanischen Kriegsschauplatz fortgesetzt sehr ungünstig für die Engländer. Der Londoner „Eb. Stand.“ meldet unterm 19. Dezember: General Knop hat die Jagd auf Dewet aufgeben müssen angesichts der Lage, welche die Buren durch ihren Einbruch in die Kapkolonie geschaffen haben. Es verlaute, daß die Buren etwa 3000 Mann zählten und daß eine beträchtliche Anzahl derselben bereits Philippstown erreicht hat. Dewet hat sich mit noch etwa 4500 Mann zurückgezogen und steht jetzt nordöstlich von Ladysbrand. Ein Angriff auf Winburg wird jeden Augenblick erwartet. Das „Bureau Neuter“ lacht diese Nachricht durch folgende Drahtung abzuschwächen: Die Meldung, daß 3000 Buren in die Kapkolonie eingedrungen seien und daß Dewets Truppen 4500 Mann betragen sollen, werde in antiken Kreisen „als übertrieben angesehen.“ Man „glaube nicht“, daß Dewet noch mehr als 3000 Mann unter seinem Befehl habe. Der Meldung, daß die Verfolgung Dewets aufgegeben sei, werde „ebenfalls kein Glaube beigemessen“, es sei aber „möglich“, so wird erklärt, daß ein Teil der auf der Verfolgung Dewets begriffenen Truppen „abgehandelt“ hat, um sich gegen die Buren zu wenden, welche in die Kapkolonie eingedrungen seien und deren Zahl 700 nicht überdreißen dürfe.

Eine starke Kavallerietruppe unter General Frensch ist am 15. d. Mts. in Krugersdorp eingetroffen. Es heißt, dem „Vir. Lager“ zufolge, Delarey stehe dicht bei dem Lager des Generals Clements, und ein neuer Kampf sei zu erwarten.

Das holländische Kriegsschiff „Gelderland“ ist auf der Fahrt von Algier nach Ostindien mit dem britischen Dampfer „Peterston“ im Eingang des Hafens von Port Said zusammengefahren. Die Kommandobrücke der „Gelderland“ wurde beschädigt und der Bug der „Peterston“ durchlöchert. Das „Gelderland“ ist, wie erinnerlich, das Schiff, das den Präsidenten Krüger nach Marseille brachte.

Vom Reichspostdampfer „Kiautschou“.

Am 14. Dezember fuhr der vom Vulkan für die Hamburg-Amerika-Linie neu erbaute Reichspostdampfer Kiautschou von der Wert des Vulkan ab, um in der Nacht zum 17. Dezember nach befruchtend verlaufener Probefahrt am Kap Stagen in Hamburg einzutreffen. Die Kiautschou ist der vierte der für die erweiterte Reichspostdampferlinie nach Ostasien erbaute großen Reichspostdampfer, so mit ein Schwesterschiff von der Hamburg der Hamburg-Amerika-Linie, von Königin Albert und Prinzessin Irene des Norddeutschen Lloyd. Sie übertrifft die Hamburg und den König Albert noch um 8 Meter in der Länge und 550 Registertonnen. Mit ihren 11 150 Tonnen, ihrer Größe (160,0 Meter Länge, 18,3 Meter Breite, 11,6 Meter Tiefe), ihren 9000 Pferdekraften und 165 Knoten Geschwindigkeit, wird sie der Reichspostflagge, die sie nach den jetzt von allen Kulturvölkern unvorbelebten ostasiatischen Küsten führt, Ehre machen, wird sie dem Vaterlande und seinem Handel den von ihr erwarteten Nutzen bringen können.

Die Kiautschou, die erst am 14. September vom Stabel gelaufen ist, ging also genau drei Monate später schon vollständig fertig aus Stettin. Was die inzwischen eingelegten Maschinen anlangt, so werden diese auf den großen deutschen Werften jetzt so exakt gebaut, daß die Probefahrten fast regelmäßig nur die vertragsmäßig ausbedungenen Änderungen und Umbauten liefern, wie sie früher wohl bei den englischen Schiffsbauten vorkamen. Die

borgeschriebenen Leistungen und die Ausführung des Baues und der Einrichtung werden auf der Probefahrt trotzdem mit der gleichen peinlichen Sorgfalt vorgeführt wie kontrolliert. So lief auch die gewaltige Maschinerie des Kiautschou gleich am ersten Tag der Fahrt ohne jede Störung mit voller Kraft und wies außer den vertragsmäßig 9000 Pferdekraften noch einige hundert darüber auf, und zwar arbeitete die ganze Anlage so genau und geräuschlos, daß das mächtige Fahrzeug dabei vollkommen ruhig, ohne Erschütterung und Geräusch seine Fahrt macht. Auch gegen Wind und Wellen hatte es seine Tüchtigkeit zu zeigen Gelegenheit, als es bei der Einfahrt in die Nordsee Sturm und starken Seegang fand. Während die kleineren auf der Fahrt überholten Schiffe umkehren und hinter Kap Stagen Schutz suchen mußten, setzte die Kiautschou unbeirrt mit voller Kraft und Schnelligkeit ihren Weg fort, und die Seeleute machten sehr erkannte Gesicht, als die vereinzelt „Badegäste“ — so nennt der Seemann gern die bei solchen Gelegenheiten an Bord auftauchenden Landratten — auf die gelinden Schaulustbewegungen, die der Sturm mit vielen Leuten und Lärm schließlich zu Stande brachte, zu reagieren zeigten. Die Beobachtungen ergaben das für den überlegenen „Seejäger“ seemannischen Humor sehr abträgliche Urteil des Kapitäns, daß man auch auf dem neuen Reichspostdampfer ebenso wie auf den großen P.-Dampfern der Linie eine richtige ausgewachsene Seefrankheit schwerlich jemals zu sehen bekommen würde.

Diese Eigenschaft ist für den neuen Dampfer um so wertvoller, als es eins der wichtigsten deutschen Passagierschiffe zu werden bestimmt ist und den Vorkörper der deutschen Linie in der Personenbeförderung gegen die englische und französische Konkurrenz behaupten soll. Er kann außer 8000 Tonnen Ladung, Bekleidung, Kohlen, Gepäck u. s. w. 327 Reisende 1. Klasse in 117 Kabinen, 103 Reisende 2. Klasse in 34 Kabinen und 80 Passagiere 3. Klasse in Kabinen des Zwischendecks für 2 bis 4 Personen mitnehmen, die auf der langen, mehrere Wochen währenden Reise besonders gut untergebracht werden müssen. Doch für die Sicherheit alle Einrichtungen getroffen wurden, daß die Eigenschaften des Schiffes den Anforderungen des Germanischen Lloyd an die höchste Klasse voll entsprechen und darüber noch hinausgehen, das braucht bei einem erstklassigen Schiff dieser Wert und dieser Abederei kaum erwähnt zu werden. Das Material ist besser deutscher Stahl, vier Decks sind vorhanden, Doppelschrauben. Der Doppelboden hat 22, das Schiff selbst 14 wasserdichte Abteilungen. Den Passagieren steht ein 60 Meter langes Promenadendeck zur Verfügung. Die Kabinen sind wohnlich, zweckmäßig möbliert und mit Rücksicht auf die Tropenfahrt über das sonstige Maß hinaus geräumig; eine große Anzahl von Wägen ist borgegeben. Das Schiff ist elektrisch beleuchtet, und in allen feinen Teilen ist ausgebreitet für Ventilation gesorgt. Alle Wirtschaftsräume sind geräumig, mehrere moderne Stuhl-Kammern sichern die gute Verpflegung auch in den Tropen.

Besondere Erwähnung verdienen die Gesellschaftsräume, da diese auch im Vergleich zu den bewährtesten Vorbildern wieder einen neuen merkbaren Fortschritt darstellen. Unser Schiffarchitekt und Künstler lernen erfreulicher Weise von Schiff zu Schiff, so daß die Ausbildung eines besonderen Schiffsstils wie das Zweckmäßigste jeder Einzelheit anlangt. Die Salons der ersten Klasse auf der Kiautschou sind nach den Angaben des Hamburger Architekten G. Thielen unter Leitung von Direktor Lorenz durch die Berliner Firma J. C. Pfaff eingerichtet. Der große Speisesaal für ca. 170 Personen ist in romanisierendem Charakter gehalten; Möbel und Teppiche blau, die Wände elfenbeinfarbig. Letztere haben unter Vermeidung aller sonst üblichen Seidenstoffe nur Holzstapelung, die nicht nur für die Tropen praktisch ist, sondern auch sehr reizvoll und gefällig aussieht. Die Holzstapel sind zu mattenförmigen Aufsätzen präpariert und wirken fast wie Seidenstoff. Sie sind durch Gemälde — durchweg Baumfallag — zweckmäßig unterbrochen. Der

Die Perle von Florenz

oder Fräulein „Dorchen“.

Originalroman von Irene v. Hellmuth. [10] Nachdruck verboten.

Als er bei Anita eintrat, fand er diese damit beschäftigt, sich vor einem kleinen Spiegel die nachschwarzen, glänzenden Haare glatt zu kämmen. Ihre ganze Umgebung verrieth nichts von dem Ordnungssinn einer Frau, wie Fred es von Jugend auf gewöhnt war. Staub und Schmutz bedeckten alle Geräte, verdorrte Kleidungsstücke lagen auf den Stühlen umher; die Alte sah wie gewöhnlich mit aufgeschlagenen Augen, das spitze Stirn auf die Hand gelegt, auf einem Schenkel und starre unbeweglich den fremden Eindringling an.

„Anita, deren Anzue nur halb vollendet zu sein schien, trug einen kurzen, blauwollenen Rock und eine faltenreiche, lichte Blouse, die den Hals in geformten Hals und die vollen, runden Arme freiließ. Fred — so jung er noch war, erkannte dennoch auf den ersten Blick, daß es kaum ein schöneres Weib geben konnte, daß er niemals solche Grazie, solchen Wuchs gesehen.

wies. Die Stirn in finstere Falten gelegt, erklärte sie rundweg, daß sie nicht gewillt sei, auch nur einen Centesime herzugeben. „Lassen Sie nur Ihren Bruder hier begraben“, sagte sie spöttisch. „Ich habe mir das Geld viel zu teuer erungen, um für solchen Zweck etwas davon zu opfern. Ob hier, ob dort, die Erde ist überall gleich; wenn Sie selbst nicht die Mittel besitzen, Roland fortzuschaffen zu lassen, von mir haben Sie nichts zu erwarten.“

„Wasum“, fragte er sich, „mußte dieses Mädchen Rolands Lebensweg kreuzen, diese Schlinge, die seiner so unwertbar war. Warum hatte er nicht erkannt, was diese schillernde Sülle dar, und sich zu rechter Zeit von ihr gewandt wie vor einem eckelhaften Gevölk? War es seine Bestimmung gewesen, wer konnte das sagen?“

„Ob“, entgegnete Konrad etwas beleidigt, „da irren Sie denn doch sehr. — Woan wäre ich denn da? Wollen Sie deutsche Treue und Anhänglichkeit, deutsche Liebe und Freundschaft so sehr unterschätzen? — Ich gebe Ihnen die Versicherung, und mein Wort zum Pande, dem Grabe Ihres Bruders soll nichts fehlen, — denn — ich werde für dasselbe sorgen.“

Konrad hatte keine kraftvolle Gestalt hoch aufgerichtet, er reichte Fred die Hand hin, die dieser hastig ergriff und warm drückte. „Verzeihen Sie mir“, bat er, „ich wollte Sie nicht fränken, ganz gewiß nicht!“

Als alles nach dem Wunsche des Verstorbenen geordnet war, reiste Fred ab, um sich von Neuem mit allem Eifer seinen Studien hinzugeben. Er mußte jetzt suden, nebenbei durch Stundengeben etwas zu verdienen, nachdem die Quelle, die durch Rolands Freigebigkeit so reichlich geflossen, nunmehr verstockt war. Mit rastlosem Eifer und ungeheurer Willenskraft verfolgte der fast mittellose Student sein fernes Ziel. Manchmal freilich drohte seine Kraft im Kampfe um die Existenz zu erlahmen; in solchen Stunden konnte er sich von emer gewissen Bitterkeit gegen Roland nicht ganz befreien, und ein grenzenloser Haß gegen Anita erfüllte sein junges Herz. Allein, — was half ihm das Alles?

Längere Zeit stand er in regem Briefwechsel mit Konrad Altner, aber nach und nach hörte er ganz auf; die Bekanntschaft zwischen den

Beiden war eine zu flüchtige gewesen, als daß sich daran ein dauerndes Interesse geknüpft hätte.

„Ja, mein lieber Hans, ich bekam plötzlich das Heisefieber“, antwortete dieser, — „und das ließ mir keine Ruhe mehr. Ich sage Dir, eine Sehnsucht hat mich erfaßt nach der Welt da draußen, daß ich schlaunigst unserer guten Stadt Hamburg den Rücken kehrte, — und da bin ich!“

(Fortsetzung folgt.)





