

Lübecker Volksbote.

Organ für die Interessen der werththätigen Bevölkerung.

Telephon Nr. 419.]

Mit der illustrierten Sonntagsbeilage „Die Neue Welt“.

[Telephon Nr. 419

Der „Lübecker Volksbote“ erscheint täglich Abends (außer an Sonn- und Festtagen) mit dem Datum des folgenden Tages und ist durch die Expedition, Johannisstraße 50, und die Post zu beziehen. Preis vierteljährlich M. 1,60. Monatlich 55 Pfg. Postzeitungsliste Nr. 4069 a, 6. Nachtrag.

Die Anzeigengebühr beträgt für die viergespaltene Petitzeile oder deren Raum 15 Pfg., für Versammlungs-, Arbeits- und Wohnungsanzeigen nur 10 Pfg., auswärtige Anzeigen 20 Pfg. Inserate für die nächste Nummer müssen bis 9 Uhr Vormittags in der Expedition abgegeben werden.

Nr. 264.

Freitag, den 10. November 1899.

6. Jahrgang.

Genossen! Denkt an die Gewerbegerichtswahlen!

Die Lösung der Samoafrage.

Die Verhandlungen über die Samoafrage sind zu einem Abschlusse gekommen, der zwar noch nicht definitiv ist, aber allem Anscheine nach die Grundlage für die endgültige Lösung abgeben wird. Das „Wolff'sche Bureau“ meldet:

Zwischen dem Deutschen Reiche und Großbritannien ist, unter Vorbehalt der Zustimmung der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, ein Abkommen getroffen worden, wonach, unter Aufhebung der Samoa-Äkte, die beiden Samoa-Inseln Upolu und Savai sowie die anliegenden kleinen Inseln als freies Eigentum an Deutschland, die Inseln Tutuila und ihre Nebeneinseln an Amerika fallen. England verzichtet auf jedes Unrecht auf die Samoa-Inseln. Deutschland verzichtet auf alle Ansprüche an den Tonga-Inseln und Savage-Inseln zu Gunsten Englands und tritt die beiden östlichen Salomon-Inseln Choiseul und Isabel nebst ihrer insularen Umgebung an England ab. Die beiderseitigen konsularischen Vertretungen auf den Samoa- und Tongainseln kommen bis auf Weiteres in Fortfall. Deutschland hat ferner dieselbe Berechtigung wie die engl. Unterthanen zur freien und unbehinderten Anwerbung eingeborener Arbeiter in der gesamten im englischen Besitz befindlichen Salomon-Gruppe einschließlich Choiseul und Isabel. Gleichzeitig ist eine Vereinbarung zwischen den beiden genannten Mächten getroffen worden, wonach die sogenannte neutrale Zone im Hinterlande von Deutsch-Togo und der englischen Goldküsten-Kolonie in der Weise getheilt wird, daß die Grenze zwischen dem deutschen und englischen Gebiet durch den Datschibis bis zu dessen Schnittpunkte mit dem 9. Breitengrade und von da durch eine von einer gemischten Kommission noch festzusetzende Linie nach Norden gebildet wird. Es besteht dabei der Vorbehalt, daß die Länder Wampusi und Gombaca an England, die Länder Nendi und Chafosi an Deutschland fallen. Endlich ist ein Verzicht auf die bis zum Ablauf unseres Handelsvertrages im Jahre 1902 währenden Extraterritorialitätsrechte in Sansibar leitens Deutschlands gemäß einem Kolonialrats-Beschluß mit der Maßgabe zugesagt worden, daß dieser Verzicht erst mit dem Zeitpunkte in Kraft tritt, wenn auch die übrigen Nationen zu Gunsten Englands ihre extraterritorialen Rechte in Sansibar angegeben haben.

In dem Abkommen wird bemerkt, daß die Zustimmung der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zu demselben als gesichert erscheinen darf.

Zugleich ist zwischen Deutschland, Großbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika eine weitere Vereinbarung dahin getroffen worden, daß die Frage der Entschädigungsansprüche für alle in Samoa gelegentlich der letzten Wirren erlittenen Kriegsschäden einem unparteiischen Schiedsgericht unterbreitet werden soll. Dasselbe wird darüber zu entscheiden haben, welche Entschädigungsansprüche als gerechtfertigt anzuerkennen und von wem dieselben zu bezahlen sind.

Wir behalten uns eine eingehende Besprechung des Abkommens, das den unerquicklichen Streitigkeiten ein Ende macht, vor.

Nach der „Frankf. Ztg.“ ist das Abkommen bereits am Mittwoch in London unterzeichnet worden. Außer Tutuila fällt auch die kleine Insel Narua an Amerika.

Die Presse hat erst wenig zu dem Abkommen Stellung nehmen können. Die kolonialfreundlichen Blätter sind natürlich ganz entzückt über die neuerliche Vermehrung des Kolonialbesitzes. Von sonstigen Bestimmungen verzeichnen wir folgende:

Die bündlerische „Deutsche Tageszeitung“ schreibt:

„Bieht man den Preis in Betracht, den wir für die beiden Inseln Savai und Upolu zahlen, so wird man gerade nicht behaupten können, daß wir ein glänzendes Geschäft gemacht. Wir sehen dabei vorläufig von der Abmachung über die an sich sehr erwünschte Auftheilung der neutralen Zone des Togo-Hinterlandes ab, da sich im Augenblick noch nicht übersehen läßt, wer dort den Löwenanteil davongetragen hat. Da sie mit dem englischen Verzicht auf Samoa in Zusammenhang gebracht ist, liegt allerdings die Vermuthung nahe, daß auch sie einen Theil des Kaufpreises für Samoa bilde. Doch davon abgesehen, will es uns scheinen, daß der Verzicht Deutschlands auf seine Mitansprüche an den Tonga-Inseln und Savage-Inseln ein gleichwertiger Ersatz für das Aufgeben der englischen Mitheerrschaft über Samoa gewesen wäre, und wenn wir dann noch für die Erlaubnis der unbehinderten Anwerbung eingeborener Arbeiter unseren Theil der Salomon-Inseln an England überlassen, so ist das doch ein Geschäft, mit dem auch England ganz zufrieden sein kann, umso mehr als Samoa für die Engländer einen weit geringeren Werth hat als für uns.“

Die „Freisinnige Zeitung“ bemerkt: „Durch dieses Abkommen mit England hat man offenbar alle auch sonst noch zwischen Deutschland und England sich erhehenden Fragen, welche zu Streitigkeiten hätten Ver-

anlassung geben können, endgültig beglichen. Das neue Abkommen mit England entspricht der vertraglichen Position, welche England und Deutschland in überseeischen Fragen auch bisher innegehalten haben. Es sei nur daran erinnert, daß überall im Vertragswege die Interessensphäre zwischen England und Deutschland abgegrenzt ist in Deutsch-Ostafrika, Südwest-Afrika, in Kamerun und Togo, in Neuguinea und auf dem Bismarckarchipel.

Der Hege gegen England, welche unsere braven Mitbürger unter stetem Hinweis auf die angebliche „Schmach von Samoa“ betrieben, dieß durch das Abkommen der letzte Boden entzogen und auch dieß ist ein moralischer Gewinn, der vielleicht noch höher zu veranschlagen ist als die tatsächliche Bedeutung des neuen Abkommens.

„Im Ganzen macht“, so läßt sich die „Frankf. Zeitung“ aus, „das Abkommen einen günstigen Eindruck und ist geeignet, beide Theile zu befriedigen. Es giebt keine Interessen preis und schafft Streitigkeiten aus dem Wege, die unseren Chauvinisten stets neuen Anlaß zu Hezereien boten. Es ist nicht unangebracht, darauf aufmerksam zu machen, daß dieß Alles ohne eine deutsche „Weltflotte“ erreicht worden ist.“

Dem Londoner „Daily Chronicle“ wird aus Washington gemeldet, daß in dem Abkommen, welches mit Bezug auf die Ansprüche auf Schadenersatz für das Bombardement Samoas durch englische und amerikanische Schiffe abgeschlossen und von den Vereinigten Staaten, Deutschland und England unterzeichnet ist, festgesetzt wird, daß die Frage dem Schiedsgerichte des Königs von Schweden unterbreitet werden soll. Der einzige wichtige Artikel dieser Konvention sei der zweite, welcher lautet:

„Der Schiedsrichter wird feststellen, ob das Bombardement in Folge von Handlungen der Beamten der Mächte stattfand und wie weit die Mächte einzeln oder gemeinsam für den Schaden haftbar sind, der durch das Bombardement verursacht wurde.“

Dieser Artikel zufolge hätte also der Schiedsrichter festzustellen, ob auch Deutschland, obwohl von deutscher Seite kein Schuß abgefeuert wurde, mit für den Schaden haftbar ist. Die Konvention muß vom Senate der Vereinigten Staaten ratifizirt werden, ehe sie wirksam wird.

Die Vergrößerung der deutschen Schiffswerften.

In der Tagespresse ist schon darauf hingewiesen worden, daß eine der treibenden Kräfte, die zu einer abermaligen plötzlichen Vermehrung der deutschen Kriegsmarine drängen, das Geschäftsinteresse der Schiffbauindustrie ist. Vor allem sind es die Schiffswerften, die im Laufe der letzten Jahre ihre Anlagen ganz bedeutend vergrößert haben und dadurch in die Lage gesetzt sind, ein Vielfaches von dem herzustellen, was ihnen noch vor Jahren möglich war. Die Besorgniß nun, daß in einigen Jahren die laufenden und sicher bevorstehenden Schiffbauaufträge zu voller Beschäftigung nicht mehr hinreichen würden, treibt die Schiffbauindustrie zu der im großen Stile angelegten Flottenagitation. Schon im Jahresbericht für das Jahr 1897 hat der Stettiner Vulkan darauf hingewiesen, daß infolge der wachsenden Konkurrenz im In- und Auslande der Schiffbau nur auf einen bescheidenen Nutzen angewiesen sei, und im Bericht für das Jahr 1898 warnt die Gesellschaft direkt vor Ueberhäufung der augenblicklich günstigen Geschäftslage. Der Vulkan begründet diese Warnung mit dem Hinweis auf die Gestaltung der Geschäftslage. Zwar könnten gegenwärtig die allgemeinen Geschäftsverhältnisse der deutschen Schiffbauindustrie als günstig bezeichnet werden, weil sowohl von Seiten der deutschen Marine als auch von den großen deutschen Werften in den nächsten Jahren umfangreiche Neubauten vergeben würden. Mit Bezug auf die Marineneubauten sei aber damit zu rechnen, daß eine größere Zahl von Kriegsschiffen auf den kaiserlichen Werften gebaut wird und daß dann für die Privatwerften nicht soviel Aufträge übrig bleiben, daß eine regere Beschäftigung zu erwarten ist. Nun sind aber die deutschen Privatwerften gerade von der deutschen Marine-

verwaltung direkt zu einer größeren Leistungsfähigkeit gegen früher aufgestachelt worden. Man wollte sich von der englischen Schiffbauindustrie völlig emancipiren und arbeitete mit größter Energie auf eine Förderung des deutschen Schiffbaues hin. Man hat der Schiffbauindustrie Frachtermäßigung für das zu verarbeitende Material gewährt, man hat sie durch vereinzelte Bestellungen von Kriegsschiffen zu starken Betriebsweiterungen veranlaßt.

In welcher Weise diese Vergrößerungen stattgefunden haben, geht aus der Steigerung des deutschen Schiffbaues, in Geld ausgedrückt, hervor. Auf zehn der größten deutschen Werften wurden, allein für die deutsche Handelsmarine, gebaut: in den Jahren 1871—1880 für 6500 000 Mk., in den Jahren 1881—1890 für 87 900 000 Mk., in den Jahren 1891—1896 für 103 000 000 Mk. 1897 wurden nach Lloyd's Aufstellungen in Deutschland 140 000 Tons Handels-, außerdem 51 000 Tons Kriegsschiffe fertiggestellt, gegen 103 100 Tons Handels- und 14 000 Tons Kriegsschiffe im Jahre 1896. Im Jahre 1898 endlich waren auf den deutschen Privatwerften nicht weniger als 528 Schiffe, die einen Brutto-Raumgehalt von 546 461 Registertons hatten, im Bau. Von diesen wurden 333 mit einem Brutto-Raumgehalt von 208 835 Registertons fertiggestellt und abgeliefert. Unter den fertiggestellten Schiffen befanden sich 309, Handelschiffe, die einen Brutto-Raumgehalt von 181 102 Registertons hatten. Die bedeutendsten Werften befinden sich in Stettin (Vulkan und Oderwerk), in Hamburg (Blohm u. Voß, Reichert, Jansen u. Schmilinsky), Kiel (Germania, Howaldtswerke), Lübeck, Flensburg (Flensburger Schiffbau-Gesellschaft), Rostock (Neptun), Danzig-Elbing (Schichau), Geestemünde, Bremerhaven (G. Seebeck, Aktiengesellschaft Weser, Bremer Vulkan), Wilhelmshaven, Begeck, Tönning und Papenburg.

Die größte Privatwerft in Deutschland ist resp. die Germania in Kiel. Seit diese von der Firma Krupp übernommen worden ist, wurde sie dermaßen vergrößert, daß schon in Kurzem 8 Linienchiffe auf den Stapel gelegt werden können. Da aber die Germania bisher in der Hauptsache noch damit beschäftigt war und ist, ihre Betriebseinrichtungen auf die genannte Leistungsfähigkeit zu bringen, so ist auf den älteren Werken die Schiffbauindustrie augenblicklich sehr viel stärker als auf der noch jungen Germaniawerft. Am stärksten wird zur Zeit auf dem Stettiner Vulkan gearbeitet. Auch diese Werft hat sich in den letzten Jahren in ihrer Leistungsfähigkeit vervielfacht. Während auf der Germania noch nicht 2000 Arbeiter beschäftigt sind, beschäftigt der Vulkan zur Zeit etwa 6500 Mann gegen 5000 im Jahre 1897. Noch gegenwärtig wird eine Reihe von Neu- und Umbauten vorgenommen, so der Umbau der alten Schiffschmiede und der Panzerwerkstätte. Auch ist beschlossen, eine Zweigniederlassung des Vulkan in der Nähe der Nordsee zu errichten, und es verlautet in der Presse, daß in Behe bei Bremen die Gesellschaft mehrere Quadratkilometer Grundstücke zur Auflegung dieser großen Füllwerke erworben habe. In dem letzten Betriebsjahre hat der Vulkan unter anderem 3 geschützte Kreuzer für die chinesische Regierung und 2 Kreuzer zweiter Klasse (Hertha und Hansa) für die deutsche Marine abgeliefert. Gegenwärtig wird an der Fertigstellung eines Panzerkreuzers für die japanische Regierung, einer Reihe von Doppelschrauben-dampfern für Privatgesellschaften und eines geschützten Kreuzers für die russische Marine gearbeitet. Die Niederländische Amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat erst neulich einen großen Dampfer von über 12 000 Tonnen in Auftrag gegeben. Die Schiffswerft Blohm u. Voß hat ein neues Schwimmdock in so gewaltigen Dimensionen ausgeführt, daß es die größten Handels- und Kriegsschiffe aufnehmen kann. Die Firma hat zur Zeit ein großes Panzerschiff ersten Ranges für die deutsche Marine in Arbeit und 6 große Dampfer für verschiedene deutsche und niederländische Gesellschaften. Blohm u. Voß hat bis vor einigen Jahren hauptsächlich nur gewöhnliche Handelsdampfer gebaut, ist aber seither zum Bau der größten Kriegsschiffe und Handelsdampfer eingerichtet worden. Schichau in Elbing und Danzig baut nicht nur seine weltberühmten Torpedoböote, sondern

