

weil nachgehenden hatten, ohne daß diese Ausgabebestimmungen eine entsprechende Erhöhung der Einnahmen gesichert hätten. Bei der Ausführung der Einnahmen wurde die finanzielle Lage als die wirtschaftlich befriedigend bezeichnet. Aus den Einnahmestellen, wie bisher oft zu unrichtiger Zeit und in unrichtiger Stelle geholt worden ist. Die Vorbereitung der höheren Beamten ist nicht immer eine genügende, die Verwaltung wird nicht überall befriedigt. Doch würde die Schöpfung einer besonderen Behörde, welche für die schrittweise Ausbildung von Beamten von großen Vortheilen sein würde in der Auswahl der Personen zu bezeichnen sein. Die Vergrößerung der Schulbauverwaltung im desigierten Etat zeigt uns deutlich, wie notwendig es ist, dem Privatkapital eine Beteiligung an solchen Anlagen zu ermöglichen und zu erleichtern. Es ist in der That notwendig, daß eine solche Beteiligung bei einem Entgegenkommen seitens der Regierung zöherlich stattfinden würde.

Eisenbahnminister Thielen: Es werden günstige Verhältnisse eintreten müssen, um den Eisenbahnlage zu erreichen. Man möge aber bedenken, daß der Vorschlag im Monat August gemacht worden ist, in einer Zeit, wo die Verhältnisse günstiger lagen. Wird der Vorschlag aber in den Einnahmen nicht erreicht, so wird er auch nicht in den Ausgaben erreicht. Denn ein Theil der Ausgaben steht in innigem Zusammenhang mit den Einnahmen. Die Staatsbahnverwaltung hat sich durch ihre Unwirtschaftlichkeit das Vertrauen der Eigentümer erworben und große Verluste an Kapitalien erlitten. Aber wir seien hier nicht als einen Zustand an, der keiner Verbesserung fähig ist. Sie ist fortgesetzt verbessert worden und wird es auch in Zukunft werden. Das unter Schreibtisch zu groß ist, liegt in der Verbindung der Eisenbahnverwaltung mit der Finanzverwaltung, in dem Vertheil des Nationalkapitals und der Vertheilung bei jeder Einkommensveränderung. Wir müssen eine Verengung des Schreibens in der in vielen Fällen schon herbeigeführt werden. Betreffs der Ausbildung der höheren Beamten habe ich ein Projekt ausgearbeitet, das nimmer der Direktionspräsidenten vorliegt. Es wird reichlich erwohnen werden, inwieweit eine Herabsetzung der Ausgaben stattfinden soll. Schon jetzt ist es den nicht selbstständig gebildeten Beamten ermöglicht, in höhere Stellen zu gelangen. Wir haben jetzt Überregierungsämter, die nicht des Mittelalters gemacht haben. — Dem Privatkapital ist nicht die Möglichkeit entzogen worden, sich an Schulbauverwaltungen zu beteiligen, erst in letzter Zeit hat einige Konsortien eine Eisenbahnbau-Gesellschaft werden nicht vor der neuen Seite aufgehoben werden.

Abg. Schmieding (nl.) wüßte der Regierung vor, daß die Eisenbahnanlagen nicht innerhalb und überhaupt die wirtschaftliche Seite der Eisenbahnverwaltung nicht befriedigen, sondern sie nur als eine der indirekten Steuer betrachte. Das habe er zu veranlassen der Regierung, die Eisenbahnen zu seiner Folge. Die Regierung möge zu der gleichen Grundlage der jährlichen gesetzlichen Anfordern zurückkehren.

Abg. Noveltius (ft.) fragt über den Mangel an Schulbauverwaltungen, namentlich in Verbindung. Die Bergarbeiter, welche gestiegen seien, merkwürdig von dem Beschäftigungsort zu wohnen, befinden sich in einer belagerten Lage. Jedem bedarf die Vergrößerung des Ausbaues der Eisenbahn Dienstleistungen.

Minister Thielen erklärt, daß die Vorbereitungen mit der obdenklichen Regierung auf große Schwierigkeiten getroffen seien, daß man aber jetzt ein Ueberwindliches erzielt habe.

Abg. Dr. Hammer (nl.): Der Eisenbahnminister erkamnt im Gegensatz zum Abg. Schmieding die Notwendigkeit der Eisenbahnen an, wie aus seinen Ausführungen im Reichstage zu schließen ist. Die Ansprüche der Produktion und Konsumtion an die Eisenbahnverwaltung werden im nächsten Jahre noch steigen. Die Einrichtungen der Eisenbahnen werden zu erfüllen müssen. Aber man spürt damit, weil der Verkehr vergrößert ist. Wir haben vor 15 Jahren davon gewarnt, die Eisenbahnen nur in den Dienst der Finanzen zu stellen. Wir erhoffen von der Eisenbahnverwaltung eine wirtschaftliche Leistung. Aber was ist geschehen? Die finanzielle Lage, lag man, während der letzten Jahre, die Eisenbahnen wirtschaftlich solche Vorteile erzielen, wie die Staatsbahn, so hätte man sich von Staats wegen geziehen, die Tarife zu erniedrigen. Eine Wirtschaftlichkeit ohne Gleichen hat uns in die Lage gebracht, ohne das Bewusstsein obliegen zu müssen, daß in Bremen das Hindernis für eine wirtschaftliche Vertheilung im Reich liegt. (Widerbruch rechts.) Es ist nicht zu verkennen, daß die Eisenbahnen sich in einem todtten Punkte befinden. (Widerbruch rechts.) Wir haben die Eisenbahnen nicht wie ein verfallenes Brückenwerk verwendet zur Vergrößerung der Schuld. Wir müssen das Verlangen erheben, daß die Eisenbahnen nicht in ihrem vollen Umfang als Einnahmen der Staatsverwaltung angesehen werden. Das Eisenbahnen gegenwärtig nur in einer Weise abgebaut werden, welche die Garantien für eine vernünftige Verwendung der Eisenbahnen gegeben werden. Gätte man i. Z. gewagt, wie die Regierung die Sache handhaben werde, es würde sich keine Möglichkeit für die Vertheilung ergeben haben. Weht diese Finanzwirtschaft weiter, dann vergrößern sich die Bedürfnisse von Jahr zu Jahr, dann wird die Vermögenslage der Eisenbahnverwaltung immer mehr gelähmt, dann werden die Staatsfinanzen immer mehr in Unordnung gebracht, und es bleibt uns schließlich nichts anderes übrig, als die Eisenbahnen zu veräußern oder zu verkaufen. Ein industrielles Eisenbahnen-System mit Anfordern ist jedoch ein Uebel, das unüberdacht, das Uebel aus Grundrissen und Material für die allgemeine Staatskasse ist. Öffentlich wird der jetzige Eisenbahn- und Finanzminister bald ein Geizhals vorliegen, welches die Anfordern ist regel und die Grenze ganz recht, welche zwischen Eisenbahnverwaltung und allgemeiner Staatsverwaltung bestehen soll. (Widerbruch rechts.)

Abg. Vich (nl.) befragt über die Uebertragung des Baues von Territorien an Private und tritt für einen Verzicht im Kleinen mit dem Jenseitigen ein.

Abg. Drommel (gt.): Ein Minister dürfte den Vorwurf des Abg. Vich, daß eine Wirtschaftlichkeit ohne Gleichen vorliege, nicht ohne Erwiderung auf sich haben lassen. Es geht nicht, daß bei manchen Zweigen des Staatsbahnsystems eine Eisenbahn immer eingerichtet ist. (Widerbruch.) Aus einer Zeit bei Ueberflusses sind wir plötzlich in eine Zeit des Mangels gekommen, welcher uns verdrückt, seit langem geäußerte Wünsche zur Ausführung zu bringen. Man hat eine Steigerung der Einnahmen in dem Etat angenommen, die durchaus ungerechtigt ist. Pr. u. v. in in einem Staate angenommen worden ist. Die Erlöse aus dem Eisenbahnen sind, wie an den verschiedenen Stellen des Reichs hinwegzuführen. Die Politik steht freilich in Zusammenhang mit der ganzen Zeitpolitik, bei der Eisenbahn gefordert werden, ohne daß vorher die Ausgabe-Verträge fixirt worden. Eine solche Politik muß naturgemäß jede Zeitperiode verändern. In dem Momente, wo Ueberflüsse herrschen sind, muß die Regierung ein Verbot, es an die Möglichkeit der Vertheilung des Eisenbahnsystems heranzutreten, ernst und wohlwollend prüfen. Es darf sie nicht abweichen im Interesse der allgemeinen Eisenbahnverwaltung. Es ist eine Aufgabe, das Brechen des Hindernis für die Territorien in den letzten beiden Staaten ist. Will man zu einer solchen Vertheilung kommen, so muß man zu einer vollständigen Vertheilung der Eisenbahnverwaltung kommen. Wir müssen eine besondere unabhängige Eisenbahnverwaltung haben, eine von der gemeinsamen Eisenbahnverwaltung getrennte Eisenbahngesellschaft mit eigener Verwaltung und Anfordern. Das ist ein sehr gefahrliche Vertheilung bringe (Widerbruch links).

Abg. Eberhard (nl.) Dr. Hammer hat wohl keinen Vorwurf machen, sondern nur die tatsächlichen Verhältnisse bezeichnen wollen. Die angemessene Eisenbahneinnahme ist eben so hoch

wie in früheren Jahren, nämlich 4 Pct. Diese Steigerung so um wie hoch angenommen werden könnte, als in früheren Jahren große Ueberflüsse über die 4 Pct. erreicht worden sind. Ein Entwurf ist der Etat des Reichs nicht der Eisenbahnen, und die Eisenbahnverwaltung haben die Befähigung nach diesem Willen und Gemüthen gemacht. Vorherhin sind sie aber nicht der Einnahme Vorzugs auf andere deutsche Staaten ist nicht so groß.

Abg. Graf Emsburg-Stamm (nl.) befragt über das Staatsbahnsystem, welches die Erweiterung und den Ausbau des Schulbauverwaltungen ermöglicht habe. Das Publikum fährt jetzt besser als früher. Die Frage der Tarifrevision möge man doch laßen. Ungar habe trotz seiner Reformen vielfach noch höhere Tarife als wir. Vor der Eisenbahnverwaltung stand man vor der Aufgabe, ob man die Ueberflüsse des gemeinsamen Systems vertheilen lassen, oder ob man die schwebenden Einnahmen, welche die Eisenbahnverwaltung mit sich bringen werden, in den Staat nehmen sollte. Der zweite Ueberflusse war der kleinere, und deshalb wählten wir die Eisenbahnverwaltung. Eine auch nur theoretische Lösung der Eisenbahnanlagen von den allgemeinen Finanzen ist unüberwindlich. Zeit wollen aber den Verzicht machen, wenn Sie die richtigen Mittel und Wege finden.

Abg. Kroye (nr.) bittet um den Bau einer Schulbauverwaltung von Reich und Reich.

Minister Thielen erklärt, daß Erwägungen darüber ständen.

Abg. Dr. Hammer giebt zu, daß die Frage einer Verengung der Eisenbahngesellschaft von der übrigen Staatsverwaltung eine sehr schwierige sei, daß aber in einer Kommissionserhaltung, an der Sachliche theilnehmen, die Lösung gefunden werden würde.

Damit ist die Vertheilung über den ersten Theil des Titels erledigt, und die weitere Vertheilung auf Freitag 11 Uhr erfolgt.

Ergebnis 4 Ullr.

Faterartikel.

* Hamburg, 18. Febr. Pankuchen, deutsche 125 M. Cocos auskuchen, deutsche 125 M. Baumöl, deutsche 140 M. Erdnusskuchen 150—170 M. je nach Qual., Rappskuchen 130—140 M. Leinkuchen 100 M. Palmkernschrot 120 M. für 100 kg. Rubol still, loco 18,00 M. Br. Leinöl still, loco 40,25 M.

Chemische Produkte.

* London, 18. Febr. Chilisalpeter 9 sh. 6 d. für gewöhnliche, 9 sh. 9/4—9 d. für chemische Sorten.

Berliner Börse.

(Ergänzungskurserie zu den telephonisch übermittelten Notierungen im gestr. Abendblatt.)

Deutsche Fonds u. Staatspap.

Bad. Staats-E. Anl. 4 — — — — —
Bairische Anleihe 4 — — — — —
Kurfürst. P.-Sch. 3.407. — 361,000
Bad. Präm.-Anl. 1897. 4 139,400
Bairische Präm.-Anl. 4 143,700
Braunschweig 20 Th. 4 105,000
Kön.-Mün. Pr.-Anst. 3 125,000
Dessauer St.-Pr.-Anl. 3 139,250
Ansb. 50 Th. Loose 3 139,250
Lübeck. 3 — — — — — 3 128,250
Meininger 7 1/2-Lose 3 27,900
Oldenb. 40 Th.-Loose 3 129,000

Ansländische Fonds.

Finnländische Loose — 56,800
Freiburger 15 Pr.-L. — 29,750
Holländ. Staats-E. Anl. 3 1/2 — 105,000
Kopenhag. Stadt-Anl. 3 1/2 — 18,750
Mailänder 10 Lira-Lose — 18,750
Oester. Papier-Lose do. Crech. 100, 58 — 333,000
do. 180er Loose. — 324,000
do. 1864er Loose. — 324,000
Russ. Poln. Schuld-Anl. do. Prim.-Anl. 1864. 5 140,000
do. do. 1866. 5 140,000
Spanische Ext. — 1 — — — — —
Türkische Anleihe 1 — 83,900
do. Administ. — 5 83,900
do. Zoll-Oblig. — 5 75,250
Ungarische Gold-L.A. 5 102,500
do. Gr.-Anl. 1864. 4 80,900
Türk. Tab.-R.-A. abg. 7 — — — — —

Deutsche Hypoth.-Pfundbriefe.

Anhalt-Dessauer Pfbr. 4 101,520
Deuts. Gr.-K.-Präm. 3 112,250
do. II. Abth. 3 102,250
D.G.-K.-B. III. u. IV. 3 1/2 96,750
III. b. 3 1/2 96,750
D.G.-K.-B. IV. r. 110 3 1/2 96,750
Deuts. Grundsch.-Obl. do. do. 3 1/2 94,000
do. do. 3 1/2 94,000
Deuts. Hyp.-B.-Pfbr. 4 100,500
Hamb. Hyp.-rzb. 4 100,500
Meininger Hyp.-Pfbr. 4 100,500
do. II. u. III. abg. 1900 4 100,500
Präm.-Pfbr. 4 100,500
Nord.-Gr.-Crech.-Pfbr. 4 100,500
Pfalz-Hyp.-Bk.-Pfbr. 3 1/2 94,700
Pomm. Hyp.-B.-III. IV. neu r. 100. 4 101,200
P.-B.-C.-Pfd. III. r. 110 5 119,600
do. III. v. v. VI. r. 100 5 106,750
do. VII. v. v. r. 100 5 106,750
do. III. r. 100 4 101,750
do. XI. r. 100 3 1/2 93,100
Pr.-Centr.-Pfd. r. 100 4 102,300
do. do. 1890 4 102,300
do. 3 1/2 93,000
Pr.-Centr.-Komm.-Obl. 3 1/2 93,750
Hyp.-A.-B.-V. r. 110 4 101,200
do. div. Ser. r. 100 4 101,200
do. r. 100 3 1/2 93,000
Hyp.-V.-A.-C. r. 110 4 100,600
Rhein-Hyp.-Pfd. 1890 4 100,400
do. do. 3 1/2 92,000
Schles.-B.-C.-B. r. 110 4 110,600
do. do. 4 101,700
Südd. Bodenkr. 4 101,700

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Bairische (gar.) 4 63,200
Bochumer 4 100,500
Halbstein. Bankenb. 4 100,500
Ital. Meridional. E. 7 1/2 — — — — —
Jara-Simpl. kl. Westb. 4 99,000
Krefeld-Verdingen 4 46,000
Eutin-Lübeck 4 75,150
Frankfurt Güterb. 5 75,150

Deutsche Eisenbahn-Stamm-Prioritäten.

Breslau-Warschau 4 97,100
Dortmund-Ozean-E. 4 112,500

Leipziger Börse, 18. Februar.

Staatl. Rent.-Anl. 1825 85,200
do. do. 1847 100 — — — — —
do. do. 67 kv. 4/2 500 88,700
3 1/2 Landrentenb. 1850 85,250

Div. Eisenbahn-Stamm-Akt.

9 1/2 Ansb.-Bayr. 182,000
20 Auh.-Teplitz 380,000
7 1/2 Bohm. Westb. 151,250
Buschb. B.-L. 155,500
10 1/2 do. do. B. 200,500
4 Galiz. K.-Ludw.-B. 91,000
7 G.-K.-L. 116,500
0 Salsb. 32,500
0 Weimar-Gera 18,000
3 Werrabahn 76,500

Div. Eisenbahn-St.-P.-Akt.

9 1/2 Altenburg-Zeit 161,000
12 1/2 Dux-Loosd. E.A.A. 238,000
12 1/2 do. do. B. 238,000

Div. Bank u. Kredit-Akt.

12 Alig. D.Kr.-A.-Lpz. 161,000
10 Dresdener Bank 138,000
0 Geraer Bank 56,000
0 Leipz. u. N. Krdb. — — — — —
6 1/2 Leipziger Privat. 115,000
6 Götischer Bank 127,000
6 Sächs. Bank 115,250
11 Weimar. B. abgt. — — — — —
7 Zwickauer 100,000

Div. Ind.-Akt. Pr. und Stamm-Prior.

8 Chemn. Werkt.-M.-Fabr. (Zimmern) 107,900
7 Crellw. Papierfabr. 96,000
4 1/2 do. Schldver. 79,750
4 D.W.M. (Sondern. & Stier) Vorz.-A. 67,000
10 Germania (Schw. & Sohn) 96,000
8 Sächsische Str.-B. 120,000
3 Kettsh. G.-Akt. 105,000
8 Korbid. Zuckerbr. 119,500

Div. Anst.-Akt.

4 Mansf. Gew. 1882 500 149,000
4 do. do. 1879 500 149,000
4 do. do. 1875 500 101,000
4 Lpz. Kanalarb. 160,250
4 Lpz. Stadtbl. 1884 600,250
3 1/2 Alth. Landobig. 1000 98,700
3 do. do. 5000 98,500

Div. Anst.-Akt.

7 1/2 Leips. Bankbau 107,900
10 do. Biers. Reck. & Co. 177,750
4 Lpz. Kanalarb. 160,250
4 do. Malz. Schickel 125,000
9 Mansfelder Kuxe 600,000
75 M. Sächs. Kanalarb. (Sobrig) — — — — —
8 Sächs. Musch.-Fab. 130,750
11 1/2 Sächs. Weibstuhlfabr. (Schubert) 142,000
0 do. do. 149,500
0 do. do. 158,000
0 do. do. 155,000
6 Zeitler Part. u. S. A. 87,750
12 1/2 Zuckerbr. Glaug 127,500
6 Zuckerbr. Hanz 115,750

% Anst. Eisenb.-P.-Obl.

3 1/2 Leissig-Teplitzer 101,750
5 Böhm. Anst. 100,300
4 do. do. Gold 100,300
5 Buschb. B. Ndw. 91,900
5 do. do. v. 1871 in 72 91,400
5 do. do. 1872 91,900
4 1/2 do. do. Gold 106,150
5 Dux-Loosd. Anst. 91,400
5 do. do. 1871 100,000
4 do. do. 1174 100,000
5 Graz-Köflacher 87,000
5 do. do. v. 1871 in 72 87,500
4 Kaschau-Oderberg 80,000
4 Prag-Dux Gold 80,800
5 Prag-Turnau 93,000

Bank f. Sprit u. Prod. 3 58,600
Bernar Bankverein 6 106,000
Berliner Handels-Ges. 9 125,600
Brandenb. Bank 9 155,500
Cöln. u. U. Komm. 5 1/2 83,600
Cob.-Goth. Kredit-Ges. 5 89,500
Cottb. u. M. 8 116,250
Deutsche Grundschuld 6 1/2 97,250
Essener Kredit 7 121,100
0 do. v. 1870 87,500
Hamburg Hypoth.-B. 8 125,500
Hamb. Com. u. Disc.-B. 5 — — — — —
0 do. v. 1870 126,750
Königsberg Vertriebs 4 97,000
Leipziger Bank 6 126,750
Lübecker Kommertzbr. 7 115,300
Meckl. Probstei 8 125,000
Nord. Grund-Kredit 0 81,250
Oester. L. Lenderbank 6 — — — — —
0 Oldenb. 100,000
Przem. Immo. B. p. 15 273,250
do. Leibniz konv. 8 92,750
Rhein-Westf. Bank 6 — — — — —
Weimar Bank konv. 11 110,500
Westfälische Bank 6 107,750
Wiener Bankverein 8 107,750
Wiener Unionbank 8 107,750

Industrie-Aktion.

A.-G. f. Anilinfabr. 10 — — — — —
Archimed. 10 94,750
Bau-Ausf. 6 1/2 86,250
Bergsch. 10 100,000
do. v. Neustadt. 0 77,750
3 Passage konv. 3 68,100
Bazar 10 192,250
Bergsch. 10 100,000
do. do. St.-Pr. 0 111,500
do. Musik-I. Pletschm. 0 49,000
Bergsch. 10 100,000
Berl.-Wilmer. T.-G. 6 149,750
Buderus Obl. rzb. 102 5 103,250
Dauke, Metallindustrie 10 70,000
Charlottenh. Wasserwerk 9 245,000
Chem. Fabr. Seehring 10 200,000
Danziger Oel-Ges. 5 112,250
do. do. St.-Pr. 4 112,250
Deutsche Contin. 5 105,500
Düsseldorfer Waggon 3 144,000
Eisenh. Fab. 17 180,000
Erdmannsdorfer Span 5 1/2 89,000
Friedrichsbl. A. A. 9 85,000
Frister & Lossman kv. 9 70,250
Hamb. Fab. Porzellan 9 99,250
do. Voigt & Winder 7 119,750
Hamb. Fab. Porzellan 9 99,250
Jeserich Asphalt 3 85,000
Kaiserhof konv. 8 — — — — —
Köyling & Th. Eiseng. 7 109,250
Köyling & Th. Eiseng. 7 109,250
La Vieille, Ital. D. 4 71,750
Ludw. Löwe & Co. 18 225,000
Mälzerei Wrede 6 85,000
Mägdeburger Bank 8 85,000
Neus, Wagenbau 3 84,250

Oblig. v. Industr. u. Bergw.-Ges.

Allg. Elektr. Gesellsch. 4 97,500
Auerbach. Kaliwerke 4 75,000
Bochumer Gusstahl 4 102,250
Dessauer Ges. 4 105,600
Dortmunder Union 5 115,500
Gr.-Berl. Pflanz. L. II. 4 100,500
Hamb. Packetfabr. 4 — — — — —
Hamb. Obligationen 4 101,000
Hamb. Obligationen 4 101,000
Laurahütte 4 102,400
L. u. T. Tiefbau 4 101,600
L. u. T. Tiefbau 4 101,600
Niederrhein. Lloyd 4 99,500
Oberschl. Eisenbahn 4 101,800
O. Eisen-Ind. 4 101,800
Pflanz. Akt.-Bauver. 4 99,500
Solway-Obligationen 5 101,400
Thale Eisenwerk 4 99,000
Thale-Winkler 4 99,000
Westf. Gruben-Verein 5 105,000
Zoologischer Garten 5 105,000

Ordn. Eisworte 3 1/2 67,500
Nordb.-Gesellsch. 12 107,000
Oppelher Portl.-Cemnt. 6 101,000
Braunschweig 5 100,000
Breslauer 6 120,250
Slettiner 5 67,500
Sächs. Stroh-Ind. 6 65,000
Siemens, Gas-Indust. 12 141,000
Stralspielkerk St.-P. 96,250
Vr. Deutsch. Stroh-Ind. 72 65,000
Ver. Köln-Rottw. Pulv. 13 152,500
Wilhelmsb. 13 152,500
Zuckerfabr. Fraustadt 0 69,100

Bergwerks- u. Hütten-Ges.

Anhalter Kohlenwerke 6 102,750
Borner Walzwerk 0 65,500
Berzowius 12 112,400
Brandenb. Kohlenw. 7 65,000
do. St.-Pr. 6 75,000
Consolid. Bergw.-G. 21 156,100
Consol. Marie 2 1/2 46,100
Consol. Reichen St. 2 1/2 34,000
Duxer Kohlen kon. 10 114,100
Gelsenkirch. Gusstahl 11 92,000
Georg. Marien-St. 11 92,000
do. St.-Pr. 11 94,600
Hagener Gusstahl 8 112,500
Harger Eisenw. konv. 0 67,500
Königs-Marien-St. 7 65,000
König Wilhelm konv. 25 127,500
König Wilhelm konv. 25 127,500
Rheinische Stahl-Ind. C. 1 135,100

Prämien-Kursbericht.

Vorprämien

Febr. März

172 1/2
177 1/2
162 1/2
160 1/2
143 1/2
59 1/2
75 1/2

Stellagen

Febr. März

10 10
4 10
13
7 1/2
10 1/2
11

Oester. Kr.-Akt. — — — — —
Berl. Handels-Ges. 132 1/2 11 1/2
Darmst. Bank — — — — —
Disch Bank — — — — —
Disc.-Kommandit — — — — —
Dresdener Bank — — — — —
Nationalf. f. Disch — — — — —
Dux-Bodenbach — — — — —
Franzosen — — — — —
Goldard — — — — —
Lombarden — — — — —
Mainz-Ludwigsh. — — — — —
Mälzerei Wrede — — — — —
Ostpr. Südbahn — — — — —
Schweiz. Nordost — — — — —
do. Union — — — — —
Warehahn — — — — —
Bochum-Gaunich 112 1/2 1 1/2
Dortmund. Union 58 1/2
Gelsenkirch. Union 112 1/2
Harpener — — — — —
Hilbernia — — — — —
Ilbernia — — — — —
Nord. Lloyd — — — — —
Dynamit 4 1/2 — — — — —
Pegpler 4 1/2 — — — — —
Hilbernia — — — — —
Orient-Anl. III. — — — — —
Russische Noten — — — — —
Ungar. Gruben-Verein 80 1/2 1/2
Consol. Türken A. — — — — —

Bank-Aktion.

Bank f. Sprit u. Prod. 3 58,600
Bank f. Sprit u. Prod. 3 58,600

Bank f. Sprit u. Prod. 3 58,600
Bank f. Sprit u. Prod. 3 58,600