Hallesche Zeitung

Landeszeitung für die Provinz Sachsen für Anhalt und Thüringen.

1912. Nr. 179. Jahrgang 205.

Bezugspreis für Halle und Vororte 2,50 Mk., durch die Post bezogen 3 Mk. für das Vierteljahr. Die Hallesche Zeitung erscheint wöchentlich zweimal. — Gratis-Beilagen: Hallescher Courier (tägl. Feuilletonbeil.), Zll. Unterhaltungsblatt (Sonntagsbeil.), Landw. Mitteilungen.

Zweite Ausgabe

Anzeigengebühren für die sechsgespaltene Kolonelzeile oder deren Raum für Halle u. den Saalkreis 20 Pfg., auswärts 30 Pfg. Reklamen am Schluß des redaktionellen Teils die Zeile 100 Pfg. Anzeigenannahme bei der Expedition in Halle a. S. und bei allen bekannten Annoncenexpeditionen.

Geschäftsstelle in Halle a. S.: Leipziger Straße Nr. 61 u. 62. Telephon 155 u. 158; Redaktionstelephon 1272. Chefredakteur: Dr. Walther Gebensleben in Halle a. S.

Mittwoch, 17. April 1912.

Geschäftsstelle in Berlin: Bernburger Straße 30. Telephon Amt Kurfürst Nr. 6290. Druck und Verlag von Otto Thiele in Halle a. S.

Deutsches Reich.

* **Wieder eine Ente.** Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" schreibt: Auswärtige Blätter brachten kürzlich Auszüge aus einem Theaterstück, als dessen Verfasser oder Mitarbeiter der Kaiser bezeichnet wurde. Auch bei dieser Geschichte mit ihrem Beiwerk handelt es sich um eine Ente.

* **Die Konferenz der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine** von Deutschland, Belgien, Oesterreich und Ungarn, die dieser Tage in Brüssel verhandelt, besprach am gestrigen Dienstag in erster Linie die Errichtung einer einheitlichen Warenklassifikation in den mitteleuropäischen Zolltarifen. Verschiedene Referenten waren der Meinung, daß es wohl möglich wäre, im Wege internationaler Vereinbarung eine einheitliche Terminologie festzustellen. Der deutsche Referent, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrat Lusensky-Berlin meinte aber, daß vorerst wirtschaftliche Interessen einer einheitlichen Tarifierung entgegenständen. Einem Antrage gemäß nahm die Konferenz eine Resolution an, daß es empfehlenswert wäre, beim Abschluß von Handelsverträgen unter den Teilnehmern der mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine der Annäherung an die Tarifierung Rechnung zu tragen. Es wurde zum Zwecke der praktischen Vorberatung und zum Studium des Planes eine Kommission eingesetzt, die zu einer besonderen Konferenz im April 1914 zusammentreten und über das Ergebnis ihrer Beratungen Bericht erstatten soll. Der letzte Punkt der Tagesordnung betraf die einheitliche Regelung des Markenrechtes. Die Ansichten über diese Frage gingen weit auseinander. Schließlich einigte man sich auf Einsetzung einer internationalen ständigen Kommission, die die gesetzliche Regelung des Markenrechtes in Gemeinschaft mit dem Gesetz über den unlauteren Wettbewerb von Land zu Land vorbereiten soll. Diese Kommission soll einen fertigen Entwurf einer späteren Konferenz unterbreiten. Damit waren die Arbeiten der Tagung vollendet.

* **Aus der bayerischen Kammer der Reichsräte.** In der gestrigen Sitzung der bayerischen Kammer der Reichsräte erklärte auf Ausführungen des Freiherrn v. Cramer-Klett und des Grafen Törring Jettenbach der Minister des Innern Frhr. von Soden: Der Vorredner geht von einer falschen Voraussetzung aus, wenn er davon gesprochen hat, daß das neue Ministerium wohl den Anfang zu einem parlamentarischen System bedeuten werde. Ich muß nachdrücklich feststellen, daß das neue Ministerium kein Parteiministerium ist. Es ist auch von Allerhöchster Stelle nicht als solches berufen worden, und es ist meine Pflicht, in dem Sinne, in dem es berufen wurde, seine Tätigkeit zu entwickeln. Wenn das Ministerium mehrfach ein konservatives genannt worden ist, so hat dies einen anderen Sinn. Ich betone, daß es zutreffend ist, daß die neuen Minister von einem konservativen Geiste geleitet sind und von einem solchen aus die Geschäfte zu vollführen haben werden, die ihnen durch die Uebertragung des Amtes seitens der Krone obliegen. Graf Törring hat auch den Jesuitenerlaß und den Süddeutschen Eisenbahnverband gestreift. Der Jesuitenerlaß ist eine Notwendigkeit gewesen und ebenso auch das, was der Verkehrsminister in den allerletzten Tagen veröffentlicht hat. Ueber den Jesuitenerlaß ist heute schon in den Zeitungen eine offizielle Notiz zu finden. Es handelt sich bei der Auslegung des Jesuitenerlasses um eine Verordnung, die in voller Uebereinstimmung aller Minister erfolgt ist. Schließlich betonte der Minister noch einmal, daß die Furcht, daß die Minister dem Drucke der Partei, die hinter ihnen stehe, nicht voll Stand halten werden, unbegründet sei, weil eben das Ministerium kein Parteiministerium sei.

Preußischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

Sitzung vom 16. April 1912.

Am Ministertische die Minister v. Breitenbach und Dr. Lentze.

Präsident Frhr. v. Erffa eröffnete die Sitzung um 12 Uhr 15 Minuten.

Das Haus ehrte das Andenken der seit der letzten Sitzung verstorbenen Mitglieder Arndt-Gartschin (Freikons.) und v. Krosigk (Kons.) in der üblichen Weise.

Der **Präsident** teilte mit, daß der Abg. **Roeren** (Ztr.) sein Mandat niedergelegt hat.

Auf der Tagesordnung stand die zweite Beratung des **Eisenbahnetats**, die mit einer allgemeinen Besprechung über die finanztechnische und die wirtschaftliche Seite des Eisenbahnetats begann.

Berichterstatter Abg. **Hirsch-Essen** (Natl.) berichtete über die Verhandlungen der Kommission. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen dürfen als günstig angesehen werden. Die Frage jedoch, ob ein Teil der Ausgaben des Extraordinariums auf Anleihe genommen werden könne, ist von der Mehrheit der Kommission in Übereinstimmung mit dem Minister verneint worden. Ebenso hat sich die Kommission überzeugt, daß das von dem früheren Ministerialdirektor Kirchhoff angeregte Projekt einer deutschen Eisenbahngemeinschaft undurchführbar ist.

Abg. **Graf v. d. Groeben** (Kons.): Der Etat des Jahres 1911 zeigt ein außerordentlich günstiges Ergebnis. Der Ausgleichsfonds war mit 32,5 Millionen veranschlagt. In Wirklichkeit werden aber 140—150 Millionen in den Ausgleichsfonds fließen. Ferner ist der Betriebskoeffizient bis unter 66 Prozent zurückgegangen. Der Minister hat in der Kommission erklärt, daß auf die Dauer mit einem so günstigen Betriebskoeffizienten wahrscheinlich nicht gerechnet werden könne. Um so mehr müssen wir bestrebt sein, den Eisenbahnapparat technisch auf der vollen Höhe zu erhalten. Gegen eine deutsche Eisenbahngemeinschaft haben wir die größten Bedenken und warnen auf das dringendste, diesen Weg zu beschreiten. Wir müssen gerade im Interesse des Reiches unser Preußen stark erhalten, und unsere Eisenbahnfinanzen bilden die Grundlage, die es uns ermöglicht, in schweren Zeiten die Prüfung zu bestehen. Die vom Minister gegebene Unfallstatistik beweist, daß die Unfälle trotz der zunehmenden Zugdichtigkeit und Zugschnelligkeit stetig abnehmen, sodaß wir gegenüber dem Auslande groß dastehen. Wir billigen den Erlaß des Ministers, der den Eisenbahnbeamten und -Arbeitern zur Pflicht macht, von sozialdemokratischen Bestrebungen sich fern zu halten. (Beifall rechts.)

Abg. **Schmedding** (Ztr.): Die grundsätzliche Regelung der Abgrenzung der Eisenbahneinnahmen gegenüber den allgemeinen Staatsausgaben hat eine größere Stetigkeit unseres Finanzwesens herbeigeführt. Der Etat ist vorsichtig aufgestellt. Bei der günstigen Lage der Industrie hätten die Einnahmen vielleicht noch höher veranschlagt werden können. Die Fürsorge der Eisenbahnverwaltung für ihre Beamten ist bekannt. Um so bedauerlicher ist es, wenn sich die Beamten von unzufriedenen Elementen hinreißen lassen, eine weitere Verbesserung ihrer Lage zu fordern. Wir haben aber auch das Wohl der Steuerzahler, die nicht Beamte sind, zu berücksichtigen und wollen es einstweilen mit der vor drei Jahren abgeschlossenen Besoldungsordnung bewenden lassen.

Abg. **Macco** (Natl.): Es ist mir zweifelhaft, ob die jetzige Art der Bemessung des Extraordinariums das Richtige trifft. Vielleicht wäre es richtiger, einen Teil des Extraordinariums auf Anleihe zu nehmen. Was eine Eisenbahngemeinschaft betrifft, so sind wir gern bereit, anderen Bundesstaaten im Interesse des Verkehrs und des Betriebes durch Erleichterungen entgegenzukommen. Eine Einheitlichkeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens würde zur Hebung des Patriotismus beitragen. Bezüglich der vollständigen Betriebs- und Finanzgemeinschaft möchte ich aber zur Vorsicht mahnen. Über Mangel an Güterwagen werden immer noch berechtigte Klagen laut. Erwünscht ist ferner eine Ermäßigung der Tarife für Massengüter; insbesondere sollten Saisontarife für Massengüter eingeführt werden.

Minister **v. Breitenbach**: Der Streik im Ruhrrevier hat keinen erheblichen Schaden verursacht. Den Ausfällen stehen aber erhebliche Mehreinnahmen gegenüber. Das Jahr 1911 weist gegenüber dem Etatsansatz eine Mehreinnahme von 164 Millionen auf. In den Ausgleichsfonds werden bis zu 160 Millionen fließen. (Hört! Hört!) Der Abgeordnete Schmedding hat die außerordentlichen Leistungen des Personals bei der Bewältigung des gewaltigen Verkehrs anerkannt. Daß das Personal im Dienst nicht überanstrengt wird, geht daraus hervor, daß das Personal am 1. Februar dieses Jahres um rund 18 000 Köpfe stärker war als im Jahre vorher. Der Etat ist vorsichtig aufgestellt. Damit wird erreicht, daß wir vor unliebsamen Überraschungen bewahrt bleiben. Bezüglich des Wagenmangels habe ich bereits in der Kommission nachgewiesen, daß wir in dieser Beziehung unsere Pflicht getan haben. Seit dem Beschluß, den das Haus in dieser Richtung gefaßt hat, ist die Vermehrung des Wagenparks gleichmäßig durchgeführt worden. Tarifermäßigungen dürfen nur dann gewährt werden, wenn ein dringendes Bedürfnis vorliegt. Als wir die Notstandstarife gewährten, haben wir vielfach unter dem Selbstkostenpreis gefahren. Wir müssen ferner damit rechnen, daß wir nach Inbetriebnahme der Kanäle 1913 und 1914 mit erheblichen Ausfällen der Eisenbahn rechnen müssen. In der Tariffrage werde ich aber immer berücksichtigen, daß die Eisenbahn in erster Linie ein Verkehrsinstitut und nicht ein Finanzinstitut ist. Es ist beabsichtigt, die Abfertigungsgebühren für 15—20 Tonnenwagen zu ermäßigen, ausgenommen bei Rohstoffen, die ohnehin bereits weitgehende Vergünstigungen genießen. Bei allen diesen Fragen denkt die Eisenbahnverwaltung nicht fiskalisch, sondern ist vor allem bestrebt, dem Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden. (Beifall).

Abg. **Dr. v. Woyna** (Freikons.): Die Darstellung des Ministers über das glänzende Ergebnis des Eisenbahnbetriebes im abgelaufenen Etatsjahr hat auf mich einen tiefen Eindruck gemacht. Inland und Ausland werden daraus die Lehre ziehen, daß Deutschland und Preußen in seinem Staatsbahnsystem über eine wirtschaftliche Macht verfügt, die auf der Welt nicht ihres gleichen hat. Dadurch schaffen wir uns für kritische Zeiten, für kriegerische Verwicklungen Reserven und Machtmittel, die uns an die Spitze aller Nationen der Welt stellen. (Bravo!) An der Formel, nach der der Ausgleichsfonds bemessen ist, wollen wir nicht rühren. Die Preispolitik des Staates gegenüber dem Kohlensyndikat ist eine richtige gewesen. Auch ich spreche dem Minister und dem gesamten Personal der Eisenbahnverwaltung meine Anerkennung dafür aus, daß sie unter so schwierigen Verhältnissen wie im vorigen Jahr, den gewaltigen Verkehr bewältigt haben. (Beifall rechts).

Abg. **Dr. Pachnicke** (Fortschr. Vpt.): Als Finanzinstitut hat sich die Eisenbahn glänzend bewährt. Das beweist vor allem das günstige Ergebnis des Jahres 1911. Unverständlich ist uns die vorsichtige Schätzung der Einnahmen des laufenden Jahres. Man deckt so einen Schleier über die wirklichen Verhältnisse. Nur ist dieser Schleier nicht bestimmt, wie bei Damen, Unebenheiten zu verdecken, sondern die Schönheit zu verbergen. (Heiterkeit.) Gegen die Eisenbahngemeinschaft sind erhebliche Bedenken geäußert worden. Vielleicht wird es sich empfehlen, eine Kommission von Sachverständigen zur Prüfung dieser Frage einzusetzen. Durch den Wagenmangel sind Industrie und Landwirtschaft schwer geschädigt worden. Das Verkehrsbedürfnis verlangt eine Tarifermäßigung für Massengüter, die im Ausland billiger als bei uns befördert werden. Die Notwendigkeit einer Reform der Fahrkartensteuer besteht nach wie vor. Die Bestrebungen, die Grundsätze der internationalen Frachtordnung auch auf den Personen- und Gepäckverkehr auszudehnen, unterstützen wir auf das dringendste. (Beifall links.)

Hierauf wurde die Weiterberatung auf Mittwoch 11 Uhr vertagt.

Schluß 4¾ Uhr.

Deutscher Reichstag.

Sitzung vom 16. April 1912.

Am Bundesratstische: Präsident des Reichseisenbahnamts Wackerzapp.

Präsident **Dr. Kaempf** eröffnete die Sitzung um 2 Uhr 20 Min. mit folgenden Worten: Ich begrüße Sie nach den Osterferien, indem ich hoffe, daß Sie gekräftigt zur Arbeit zurückgekehrt sind. Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, glaube ich, dem Schmerze Ausdruck geben zu sollen, daß ein großes Schiffsunglück (die Abgeordneten erheben sich von den Sitzen) hunderte von Menschenleben, ja vielleicht mehr als tausend verschlungen hat. Der Dampfer Titanic, der englischen White Star Line gehörig, ist untergegangen und hat viele Menschenleben in seinen Schiffbruch hineingerissen. Wir sprechen unser schmerzliches Bedauern aus über dieses Unglück, das in erster Linie das englische Volk betroffen hat, dann aber alle die Nationen, die Angehörige bei dem Schiffbruch verloren haben; sind wir doch nicht sicher, daß nicht auch unser Volk unter diesem Unglück schwer zu leiden hat. Ich danke Ihnen, daß Sie sich zum Ausdruck Ihres Bedauerns und Schmerzes von den Plätzen erhoben haben.

Der **Präsident** gab sodann die Mandatsniederlegung des Abg. **Roeren** (Ztr.) bekannt.

Auf der Tagesordnung stand zunächst die zweite Beratung des **Etats des Reichseisenbahnamts.**

Abg. **Ulrich** (Soz.): Das Reichseisenbahnamt ist eigentlich ein Amt ohne Amt, eine Behörde, die verteufelt wenig tun kann, weil sie ihre Aufgaben zu eng begrenzt ansieht. Dem Reichseisenbahnamt sollten auch Reichseisenbahnen im weitesten Sinne des Wortes angegliedert werden. Daß der Gedanke, anstelle der einzelstaatlichen Eisenbahnen Reichseisenbahnen zu schaffen, nicht mehr zeitgemäß ist, daran ist ganz allein das Reichseisenbahnamt schuld. Zum mindesten sollte eine Betriebsgemeinschaft erzielt werden. Der Vertrag zwischen Preußen und Hessen muß geändert werden, sonst laboriert Hessen ewig an dem chronischen Dalles. Deshalb müssen wir fordern, daß der Reichseisenbahngedanke nicht vom Reichseisenbahnamt selbst totgeschlagen wird. Durch Preußen ist Hessen in die Schuldenwirtschaft hineingedrängt worden, um den Durchgangsverkehr auf den hessischen Strecken leistungsfähig zu erhalten.

Abg. **Schwabach** (Natl.): Die Existenzfähigkeit des Reichseisenbahnamts ist in den letzten Jahren wiederholt erörtert worden. Die Machtbefugnisse, die auch wir wünschen, hat das Amt leider nicht. Trotz alledem aber hat es doch sehr erhebliche Aufgaben zu erfüllen. Im Tarifwesen ist es dem Reichseisenbahnamt gelungen, dem Auslande gegenüber eine führende Stellung einzunehmen. Bei der neuen Zollordnung wünschen wir, daß das Reichseisenbahnamt seinen ganzen Einfluß aufwendet, um einzelnen Unstimmigkeiten, die sich für die Beamten daraus ergeben, zu beseitigen. Wir vermissen immer noch eine Vorlage über die Haftung der Eisenbahnen für ihre Beamten. Wie früher, verlangen wir auch jetzt in Form einer Resolution die reichsgesetzliche Regelung der Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnbeamten. Wir hoffen, daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, die nicht so schlecht ist, wie Herr Ulrich es darstellt, Schule machen wird.

Abg. **Schirmer** (Ztr.): Die Selbständigkeit der einzelnen Bundesstaaten kommt hier in Frage; Bayern will sein Reservatrecht für die Eisenbahnen nicht aufgeben. Eine übermäßige Zentralisierung können wir nicht als von großem Nutzen betrachten. Auch die Urlaubsvorschriften bedürfen einer einheitlichen Regelung. Der Krankentransport auf den Eisenbahnen ist reformbedürftig.

Abg. **Dr. Haas**-Baden (Fortschr. Vpt.): Das Reichseisenbahnamt sollte eine Instanz zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnnetzes sein. Es besteht immer noch ein gewisser Fehdezustand zwischen den einzelnen Staatsbahnbetrieben. Unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen dürfte überhaupt ein Konkurrenzkampf nicht geführt werden dürfen. (Sehr richtig!) Aufgabe des Reichseisenbahnamtes sollte es sein, gegen einen solchen Zustand Front zu machen. Wir in Baden sind mit der Betriebsmittelgemeinschaft zufrieden; besonders der Staatswagenverband hat sich vortrefflich bewährt. Die erste wie auch die vierte Wagenklasse sollten verschwinden. Im Interesse der Betriebssicherheit muß den Beamten eine genügende Ruhezeit gewährt werden. Dem Lokomotivpersonal gegenüber, das großen Gefahren hinsichtlich seiner Nerven unterworfen ist, ist diese Forderung geradezu eine Frage der Menschenpflicht.

Präsident des Reichseisenbahnamts **Wackerzapp**: Es ist zuzugeben, daß das Reichseisenbahnamt nicht diejenige Bedeutung erlangt hat, die ihm bei seiner Errichtung zugedacht war. Dazu fehlt ihm das nötige Personal. Immerhin aber wird seine Tätigkeit wesentlich unterschätzt. Das kommt daher, daß seine Tätigkeit mehr eine nach innen gehende ist, als daß sie nach außen hin sich bemerkbar machte. Die Be-

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-171133730-16872166X191204172-16/fragment/page=0001

arbeitung internationaler Betriebsfragen beschäftigt das Amt ebenso wie die Regelung der Ruhezeiten im inneren Eisenbahnbetriebe. Wäre das Amt nicht vorhanden, so wäre die jetzt bestehende Einheitlichkeit nicht erzielt worden. Außerdem ist zu bedenken, daß gegenwärtig immer noch mehr als 90 Privateisenbahnverwaltungen — von den Kleinbahnen ganz abgesehen — in Deutschland existieren, die ein großes Eisenbahnnetz besitzen. Zur Vereinheitlichung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs sowie über die Erleichterung der Zollabfertigung sind Vorbereitungen im Gange. Ein Bedürfnis zur gesetzlichen Regelung der Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnbeamten liegt nicht vor; dies würde weder im Interesse der Betriebssicherheit liegen noch im Interesse der beteiligten Personen. Die Angaben der Beamten über die angebliche übermäßige Dienstbelastung sind mit Vorsicht aufzunehmen. Lange Dienstschichten sind stets verbunden mit leichter Dienstverrichtung. Außerdem zeigt die Statistik, daß die Betriebsunfälle durchweg in den ersten Dienststunden gelegen haben, also nicht auf Überanstrengung zurückzuführen sind. Das Reichseisenbahnamt hat sein Augenmerk besonders zu richten auf die Interessen der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs. Eine weitere Vereinheitlichung der Bahnen würde ein Aufgeben der Hoheitsrechte seitens der Bundesstaaten bedeuten. Wer eine volle Vereinheitlichung der Bahnen haben will, muß auf den früheren Plan des Fürsten Bismarck zurückgreifen und die Bahnen auf das Reich übertragen wollen. Weshalb diese Lösung absolut unmöglich sein sollte, vermag ich nicht einzusehen. (Hört! Hört!) Jetzt würde die Übertragung der Bahnen auf das Reich ebenso gut möglich sein, wie in den 70er Jahren. Die Anregung müßte allerdings von den interessierten Staaten ausgehen. Die Resolutionen über die Dienst- und Ruhezeit bitte ich abzulehnen.

Abg. **Dr. Will**-Schlettstadt (Els.): Die Dienstzeit der Eisenbahner ist zu lang. Wir müssen einen Druck ausüben, um von Reichswegen die Sache zu regeln.

Abg. **Behrens** (Wirtsch. Vgg.): Die Beaufsichtigung des Lokomotivpersonals durch höhere Beamte, wie es bei Hofzügen der Fall ist, sollte wegfallen. Die Elektrisierung der Staatsbahnen darf nur so weit durchgeführt werden, als es sich um die Interessen der Landesverteidigung handelt. Außerdem ist zu erwägen, ob das Verbot des Streikrechts nicht auch auf die Betriebe auszudehnen ist, die Kraft und Licht für die Staatsbetriebe liefern.

Hierauf wurde die Weiterberatung auf Mittwoch 1 Uhr vertagt; außerdem Justizetat.

Schluß 6¼ Uhr.

Ausland.

Der italienisch-türkische Krieg.

Die Vermittlung der Mächte.

Am gestrigen Dienstag um 11 Uhr begaben sich die Vertreter der Mächte in Konstantinopel in das türkische Ministerium des Äußern und haben den bereits angekündigten Schritt unternommen. Der russische Bevollmächtigte ist als erster eingetreten, dann folgten der deutsche, österreichisch-ungarische, englische und französische Botschafter.

Ueber 500 Tote Türken.

Die „Agenzia Stefani" meldet aus Derna vom 15. d. Mts.: Die Verluste der Türken im letzten Kampf sind auf über fünfhundert Tote festgestellt worden. Die in der Umgegend von Bomba und Mersafusa wohnenden Stämme verlassen das türkische Lager, um in ihr Gebiet zurückzukehren. Auch in Derna läuft das Gerücht, daß Boten vom Groß-Senussi angekommen seien mit dem Befehl an die Häuptlinge des Caoujas, in ihr Land zurückzukehren.

Demission des ungarischen Ministerpräsidenten.

Die Wiener „Neue Freie Presse" meldet: Der ungarische Ministerpräsident Graf Khuen-Hedervary hat sich entschlossen, dem Kaiser sein Entlassungsgesuch zu überreichen. Er reiste gestern zu diesem Zwecke nach Wien. Zu seinem Nachfolger wird nach der allgemein herrschenden Ansicht Finanzminister Lukacs ernannt werden.

Die Türkei und Rußland.

Wie die türkische Zeitung „Sabah" meldet, fährt Rußland, obgleich es seine Truppenkonzentration vermindert hat, fort, an die russisch-türkische Grenze Artillerie und Munition zu senden. Der „Ikdam" meldet, daß, nachdem Griechenland schon im voraus eine Erklärung über die nächsten Manöver abgegeben habe, die Pforte keine weiteren Aufschlüsse mehr verlange.

Zur Katastrophe der „Titanic". 868 Gerettete. 1550 Todesopfer.

Wie das ungeheure Unglück des Riesendampfers „Titanic" entstanden und wem

die Schuld

daran zuzuschreiben ist, läßt sich nach den bisher vorliegenden Nachrichten noch in keiner Weise übersehen. Der Kapitän der „Titanic", von dem man noch nicht weiß, ob er unter den Geretteten sich befindet, hat eine lange und ehrenvolle Laufbahn hinter sich. Man kann ja von vornherein annehmen, daß die White Star Line die Führung dieses ihres neuesten und gleichzeitig größten bisher vorhandenen Schiffes keinem Seemann anvertraut hätte, der nicht in jeder Beziehung sich als hervorragend tüchtig bewährt hat. Niemand kann gegenwärtig entscheiden, ob das Schiff unvermutet und im Nebel in die Nähe der Eismassen geraten ist, ob der Kapitän aus den ihm zweifellos von verschiedenen Seiten zugegangenen drahtlosen Meldungen den Schluß ziehen konnte, daß es ihm gelingen würde, einer Begegnung mit den um diese Jahreszeit so häufig im Atlantischen Ozean umherschwimmenden gefährlichen Eismassen auszuweichen, ob er um jeden Fall des Schnelligkeitsrekords willen die Fahrt mit ungeminderter Geschwindigkeit im Vertrauen auf sein Glück und das starke Schiff gewagt hat, oder ob die Maschinen des ungeheuren Dampfers im entscheidenden Augenblick etwa irgendwelche Mängel bewiesen haben. Sollten, wie zu fürchten ist, Offiziere und Mannschaften der „Titanic" bei der Katastrophe ihr Leben eingebüßt haben, so wird leider über diese wichtigen Fragen eine volle Gewißheit auch kaum je zu erzielen sein. Daß die

Rettungsvorkehrungen

sehr mangelhaft gewesen sein müssen, ist klar, denn die See war zur Zeit des Schiffbruchs absolut ruhig und es läßt sich aus den Depeschen nicht ersehen, wie über 1500 Menschen ihr Leben hatten einbüßen können, wenn eine genügende Anzahl von Rettungsbooten vorhanden gewesen wäre. Die Postsäcke scheinen gänzlich verloren zu sein.

Deutsche unter den ums Leben Gekommenen?

In der Passagierliste der „Titanic" befinden sich Namen wie Werner, Deutsch, Singer, Wolff, aber ohne Vornamen. Unter den Zwischendeckspassagieren sollen sich etwa 20 Deutsche und Oesterreicher befinden. Unter den Fahrgästen erster und zweiter Klasse befinden sich holländische Diamantenhändler, die Schmucksachen im Werte von über 5 Millionen Franken bei sich führen. Unter den als gerettet bezeichneten Passagieren erster Klasse sind folgende mit deutschen Namen: E. Brandeis, K. Behr, Herr und Frau Heinrich Frauenthal, Fräulein Margarete Fröhlicher, Herr und Frau E. L. Oldenburg, Jacob Birnbaum, Grethen Langley und Fräulein Rosenbaum, Herr und Frau M. Rothschild und Herr und Frau Isidor Strauß, Herr und Frau Emil Taussig und Fräulein-Tochter Ruth, Familie Widener. Unter den Geretteten befindet sich auch Oberst Limonius, Präsident des schweizerischen Bankvereins.

Schreckliche Panik.

Nach einigen sehr mangelhaften drahtlosen Depeschen, die von New-Yorker Zeitungen veröffentlicht werden, muß es auf der „Titanic" zu einer fürchterlichen Panik unter den Passagieren gekommen sein. Das Riesenschiff fuhr offenbar mit dem Aufwand aller seiner Kräfte in die Nacht hinein, obwohl es dem Kapitän Smith nicht unbekannt sein konnte, daß er ein schwimmendes Eisfeld von 75 Meilen Länge und fast ebenso großer Breite zu durchqueren hatte, in dem bereits verschiedene andere Dampfer zu Schaden gekommen waren. Kapitän Smith hatte jedoch das Unglück gehabt, das Schwesterschiff der „Titanic", die „Olympic", zu führen, als sie, wie erinnerlich, im Hafen von Southampton mit dem Kreuzer „Hawke" zusammenstieß. Die „Olympic" wurde zur Zeit allerdings von einem Lotsen geführt, aber ein derartiger Unfall wird von den Offizieren des betreffenden Schiffes doch stets als eine Schlappe empfunden, die gutgemacht werden muß. Die White Star Line gab Kapitän Smith die Gelegenheit dazu: er sollte mit der Jungfernfahrt der „Titanic" alle bisherigen Rekorde brechen. Deshalb also wurde selbst die Bahn der „Eisbergflotte" mit rasender Eile durchquert.

Schwache Hoffnungen.

Aus New-York wird gemeldet: Als am Montag der Beamte der funkentelegraphischen Station von Sable-Island gefragt wurde, ob es möglich sei, Nachrichten an die Reisenden der „Titanic" zu übermitteln, erwiderte er, es würde schwierig sein, da anscheinend die Passagiere auf verschiedene Schiffe verteilt seien. Selbst diese schwache Andeutung, daß noch andere Schiffe außer der „Carpathia" Ueberlebende aufgenommen haben, wird von den tausenden Verwandten und Freunden der Passagiere begierig aufgenommen.

Die Ueberlebenden.

Der Kapitän der „Carpathia" hat an die Cunard-Line telegraphiert, er habe 800 Ueberlebende von der „Titanic" an Bord und fahre langsam durch Eisfelder nach New-York.

1550 Todesopfer.

„Virginian" meldet, sie sei zu spät gekommen und habe keine Geretteten von der „Titanic" an Bord, auch „Parisian" hat keine Geretteten aufgenommen. Die Zahl der an Bord der „Carpathia" befindlichen Geretteten beträgt nach obiger Meldung 800, demnach sind etwa 1550 Personen ums Leben gekommen.

Eine nähere Schilderung.

Eine Meldung aus London, 16. April, läßt sich wie folgt aus: Während der Nacht waren die Beamten der drahtlosen Stationen an der amerikanischen Küste unablässig bemüht, Nachrichten von Schiffen zu erhalten, die der „Titanic" zu Hilfe eilten, nachdem sie deren Gefahrensignal erhalten hatten. Die Nachrichten, die sie bekamen, zeigten, daß das erste Hilfsschiff, das den Ort der Katastrophe erreichte, nur noch feststellen konnte, daß die „Titanic" 2 Uhr 20 Minuten morgens gesunken war, vier Stunden, nachdem der Zusammenstoß mit dem Eisberg erfolgt war. Nur Trümmer und einige Boote mit Passagieren waren zu sehen. Die Passagiere wurden auf den westwärts fahrenden Dampfer „Carpathia" übergeführt, der jetzt nach New-York unterwegs ist. Die Liste der Geretteten zeigt, daß an Bord der „Titanic" die größte Mannszucht geherrscht haben muß. Die Mehrheit der Geretteten sind Frauen, die Mehrzahl der geretteten Männer sind verheiratet. Während der ganzen Nacht waren die Bureaus der White Star Line von verzweifelten Verwandten und Freunden der Verunglückten belagert, denen die Beamten nur mitteilen konnten, daß die „Californian" in der Hoffnung, noch Ueberlebende zu finden, am Orte des Unheils zurückgeblieben sei. Die vermißten Passagiere sind wohl kaum noch am Leben.

Generaldirektor Ballin über die Katastrophe.

Infolge mehrfacher an ihn gerichteter Anfragen um Mitteilung seiner Ansicht über die Ursache des Untergangs des Dampfers „Titanic" äußerte sich Generaldirektor Ballin von der Hamburg-Amerika-Linie einem Vertreter des Wolffschen Telegraphen-Bureaus gegenüber wie folgt:

Im gegenwärtigen Augenblick ist es natürlich noch unmöglich, eine bestimmte Ansicht über die Ursache des Untergangs der „Titanic" zu äußern, man kann nur sagen, daß die Schiffahrtsgesellschaften auch aus diesem Unglück lernen werden, und daß sie an Hand dieser traurigen Erfahrungen trachten müssen, die weitgehendsten modernen Sicherheitseinrichtungen noch zu verbessern, die nach unserer Ansicht und nach der Ansicht der Klassifikationsgesellschaften das bisher mögliche und erreichbare Maß von Sicherheit schon geschaffen hatten. Daß die Katastrophe mit der Größe, der Geschwindigkeit und der Art des Schiffes an sich nichts zu tun hatte, liegt auf der Hand. Ebenso ist es meine feste Ueberzeugung, daß auf der „Titanic" alle modernen Sicherheitsvorrichtungen vorhanden gewesen sind. Warum sie nicht ausgereicht haben, das Schiff vor dem Untergang zu bewahren, ist eine Frage, die man im Augenblick noch nicht beantworten kann, sondern erst, wenn die genaueren Berichte über die Katastrophe vorliegen und von berufener Seite geprüft sind. Dann wird man das Ergebnis auf das genaueste studieren, um, soweit das in Menschenkraft steht, Schlußfolgerungen für die weitere Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen daraus zu ziehen.

Das Schicksal der Ueberlebenden.

Wie wir aus Montreal erfahren, berichtet die Wetterstation am St. Lorenz-Golf, daß dichte Nebelmassen vor Neuschottland lagern. Am Montag abend brach ein heftiges Gewitter aus, das ostwärts weitergezogen ist. Unter solchen Umständen dürfte wenig Hoffnung vorhanden sein, noch irgendwelche von den Ueberlebenden der „Titanic" zu retten, die vielleicht noch auf Trümmern oder Booten umherreiben.

Eine Meldung aus Halifax besagt: Der Dampfer „Parisian" passierte auf seiner Fahrt viel Eis, konnte aber auf den treibenden Schiffstrümmern, die eine große Fläche bedecken, keine Ueberlebenden mehr auffinden. Selbst wenn sich noch Personen auf den Schiffstrümmern befunden haben, dürften sie erfroren sein, ehe ihnen Hilfe gebracht werden konnte. Die „Parisian" wird heute, Mittwoch, in Halifax eintreffen.

Auch ein französischer Dampfer nahe der Unglücksstätte mit Eisbergen zusammengestoßen.

Wie der französische Dampfer „Niagara", der in New-York eingetroffen ist, berichtet, befand er sich am Mittwoch abend ganz nahe der Stelle, wo die „Titanic" gesunken ist, und stieß dort so stark gegen einen Eisberg, daß der Kommandant drahtlos Notsignale absandte. Es herrschte dichter Nebel. Das Schiff, welches mit verminderter Schnelligkeit lief, stieß zuerst mehrmals gegen kleinere Eisschollen, als plötzlich ein heftiger Stoß erfolgte. Die Passagiere, die gerade beim Diner saßen, stürzten zu Boden; Schüsseln und Gläser wurden durch die Wucht des Anpralles im Speisesaal durcheinander geschleudert, so daß sie klirrend zerbrachen. Angsterfüllt eilten die Passagiere auf Deck. Der Kommandant stellte sofort eine Untersuchung an und sandte dann drahtlos die Meldung ab, daß das Schiff mit eigener Kraft New-York erreichen könne.

Die Liste der Geretteten.

Kurz vor Schluß der Redaktion erhalten wir aus New-York noch folgendes Telegramm: Die bisher erschienene unvollständige Liste der Geretteten enthält u. a. die Namen der Herren:

Bruce Ismay, des Präsidenten der Grand Trunk Railway, Charles Hays mit Frau und Tochter, der Damen Astor, Widener und der Gräfin Rothes. Unter den Geretteten mit nicht englischen Namen befinden sich der Tennisspieler K. H. Behr, Caroline Bystrom, Dr. Henry Frauenthal und Frau, Herr und Frau T. G. Frauenthal, Fräulein A. Flegenheim, Fräulein Margarete Fröhlicher, Frau Samuel Goldenburg und Ella Goldenburg, Frau Hogeboom, Frau Ida Hippack, Fräulein Hippack, die Herren Emil Menchen und Gustav Lesneur, Frau Siegfried Lindstrom, Fräulein Manette Panhart, Frau M. Rothschild, Frau Edith Rosenbaum, Oberst Simonius, Emma Segesser, Frau Pauline Shabebert. Herr und Frau Speddin, die Herren Max Stabelin, Abraham und Salomon, Herr und Frau Stengel, Herr Adolf Saalfeld, Herr Emil Taussig mit Frau und Tochter und Frau Devilliers, Anna Hamalainer und Sohn, Frau Jacobsohn, Fräulein Bertha Lehmann, Frau Elisabeth Wellinger mit Kind, Fräulein Käte Buß.

Die Liste der Geretteten enthält noch folgende, möglicherweise deutsche Namen: Frau Mathilde Weiße und Fräulein Susanne Webber; ferner die Passagiere zweiter Klasse Baron Drachsted, Hanna Abelson, Ada Doling, Else Doling und Emilie Rugg.

Die letzten Drahtnachrichten.

Bei Redaktionsschluß laufen noch eine Reihe von Telegrammen ein, in denen es u. a. heißt:

Halifax, 16. April. Das Kabelschiff „Minia" berichtete heute nachmittag drahtlos, daß es eine große Menge von Schiffstrümmern, aber keine Boote der „Titanic" oder deren Trümmer gesichtet habe. Diese Nachricht zerstört die Hoffnung, daß die „Minia", welche bei Cape Race ankerte, als die „Titanic" zuerst um Hilfe rief, noch einige Ueberlebende aufgenommen habe.

St. Johns (Neufundland), 16. April. Die Hoffnung, daß noch andere Passagiere als die an Bord der „Carpathia" befindlichen am Leben sind, ist aufgegeben worden. Sämtliche Dampfer, die die Unglücksstelle kreuzten, haben die Suche eingestellt.

Hamburg, 16. April. Die nordatlantischen Schiffahrtsgesellschaften beschlossen, im Hinblick auf das in diesem Jahre ganz ungewöhnlich früh konstatierte und starke Auftreten von Treibeis im Gebiete der für die nordamerikanische Fahrt international vereinbarten Dampferwege den südlicheren Sommerkurs bereits jetzt zu wählen.

New-York, 16. April. Die White Star Line erklärt offiziell, sie habe sichere Nachricht von der „Olympic" erhalten, daß die Zahl der von der „Titanic" Geretteten 868 beträgt, mit denen die „Carpathia" am Donnerstag nachmittag in New-York eintreffen soll. (Vergl. auch unter „Letzte Telegramme".)

Die Luftschiffahrt.

Die amerikanische Fliegerin Quimby,

die am Dienstag morgen 5 Uhr 36 Minuten in Dover aufgestiegen war und um ½8 Uhr bei Boulogne gelandet ist, ist die erste Fliegerin, die allein die Meerenge überflogen hat.

Aus Nah und Fern.

Liebesdrama im D-Zuge. Wie der Polizeibericht von Karlsruhe meldet, sind Dienstag früh in einem aus Stuttgart einlaufenden D-Zuge in einem Frauenabteil zweiter Klasse ein Karlsruher Student und eine Kassiererin aus Stuttgart erschossen aufgefunden worden.

Massenerkrankung von Schülern infolge Kohlengasvergiftung. Durch Kohlengase aus einem undicht gewordenen Heizkörper sind Dienstag vormittag bei der Eröffnungsfeier in der Aula des Gymnasiums zu Glatz dreizehn Schüler, meistens Sextaner und Quintaner, erkrankt. Von Aerzten wurde sofort Hilfe geleistet. Eine Gefahr besteht nicht.

Die Hochwasserkatastrophe in Rußland. Das Hochwasser riß in der Umgegend von Samra viele Baulichkeiten fort. Beim Ueberfetzen über die Wolga sind fünf Personen ertrunken. In Zarato richtete der Eisgang der Wolga großen Schaden an. 16 Schiffe wurden auf das Ufer geworfen.

Schwere Streikkrawalle. Nach einer Meldung aus Lima ist in den Tälern von Chicama und Umgegend ein allgemeiner Arbeiterausstand ausgebrochen. Die Zuckerrohrpflanzungen wurden in Brand gesteckt. Zahlreiche Leute sind getötet und verletzt worden. Die Regierung hat Truppen entsandt.

Aus Halle und Umgebung.

Halle a. S. den 17. April 1912.

— **Oeffentliche Versammlung.** Die hiesige Ortsgruppe des deutschnationalen Handlungsgehilfenverbandes veranstaltet am 18. d. M., abends 9 Uhr, im Neumarkt-Schützenhause eine öffentliche Versammlung. Herr Gaugeschäftsführer Ernst Richter, Magdeburg, spricht über die Frage: „Was erwarten wir Handlungsgehilfen von dem neuen Reichstage?" Nach dem Vortrage findet freie Aussprache statt.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-171133730-16872166X191204172-16/fragment/page=0002

Letzte Telegramme.

Zur Katastrophe der „Titanic".

New-York, 17. April. Alle Meldungen stimmen darin überein, daß keiner der Dampfer, welche die drahtlosen Hilferufe der „Titanic" vernahmen, rechtzeitig eintraf. Die „Carpathia" fand Rettungsboote mit Ueberlebenden vor, die auf dem 21 Meilen weiten Eisfelde zerstreut waren. Angesichts des starken Eisgangs konnte die „Carpathia" die Ueberlebenden erst nach Stunden aufnehmen. Die Mehrzahl der Ueberlebenden war nothdürftig bekleidet. Die Boote trieben in der größten Kälte und im Sturm stundenlang umher, bis die „Carpathia" gesichtet wurde. Vor dem Bureau der White Star-Line spielen sich herzzerreißende Szenen ab. Es wird vielfach die Vermutung ausgesprochen, die Eismassen hätten viele Rettungsboote zertrümmert. Unter den 868 Ueberlebenden sollen sich nur 79 Männer befinden.

Berlin, 17. April. Nach einer Meldung der „B. Z." liegt die „Titanic" zwischen Lable Island und Kap Race in einer Tiefe von 1700 Faden. Es werde kaum möglich sein, von den Schiffstrümmern etwas zu bergen. In London haben alle Schiffsagenturen Halbmast geflaggt. Nach dem „B. Z." sind von den Geretteten, deren Namen bekannt wurden, 204 Passagiere erster Klasse und 113 zweiter. Von 401 Personen fehlen noch die Namen. Unter den geretteten Passagieren erster Klasse sind 132 Frauen, 63 Männer und 6 Kinder, von denen zweiter Klasse 88 Frauen, 66 Männer und 10 Kinder. Nach dem „L.-A." traf gestern in Le Havre der französische Dampfer „La Touraine" aus New-York ein. Der Kapitän erzählte, daß er am 12. April vormittags bis abends 9 Uhr in steter Funkenspruchverbindung mit der „Titanic" gewesen sei. Letztere erhielt von der „Touraine" genaue Nachricht über die Lage der Eisfläche, welche die „Touraine" passiert hatte, sowie über die Höhe zweier in gewisser Entfernung von der „Touraine" wahrgenommener Eisberge. Der Kapitän der „Titanic" dankte durch Funkenspruch höflichst für diese wertvollen Auskünfte.

Ein Albatrosszweidecker abgestürzt und zertrümmert.

Danzig, 17. April. Der neue Albatrosszweidecker, der erst am Tage zuvor von der Marine abgenommen worden war, stürzte gestern bei einem Fluge aus 10 Meter Höhe und wurde vollständig zertrümmert. Der Führer Oberleutnant zur See Langefeld kam mit leichteren Verletzungen davon.

Börsen- und Handelsteil.

Vom Roheisenmarkt.

In der am 16. d. Mts. in Köln abgehaltenen Hauptversammlung des Roheisenverbandes wurde seitens der Verbandsleitung über die Marktlage berichtet, daß der Auftragseingang aus dem Inland seit der letzten Sitzung sehr lebhaft war. Der größte Teil der Verbraucher hat den Bedarf bis Ende des Jahres gedeckt, so daß das neue Geschäft in den letzten Tagen etwas ruhiger wurde. Aus dem Ausland ist die Nachfrage nach wie vor stark bei weiter anziehenden Preisen. Der Abruf der Abnehmer ist, wie aus den starken Versandziffern des Monats März hervorgeht, sehr lebhaft. Die Vorräte nahmen weiter ab.

Die Börsen in Paris und London.

Aus **Paris**, 16. April, wird uns gemeldet: Die Eröffnung der Börse vollzog sich in fester Haltung. Rio Tinto-Aktien setzten auf günstige amerikanische Kupfermarktberichte zu erhöhten Kursen ein. Vernachlässigt war der Goldminenmarkt. Rio Tinto-Aktien stellten sich später im Kurse niedriger. Weil Schluß der Börse war die Tendenz als unregelmäßig anzusprechen.

Eine Meldung aus **London**, 16. April, besagt: Die heutige Börse zeigte ziemlich feste Haltung. Englische Bahnen konnten sich im Verlaufe von ihren Rückgängen erholen; Amerikaner lagen nachmittags ebenfalls besser. Kupferwerte zeigten stramme Tendenz, während auf De Beers und Kaffirs Abgaben von Paris drückten. Canadian Pacific lagen ruhiger. Zinnwerte und Oelaktien verkehrten in fester Haltung.

Die Wollauktion in London

am 16. April: Die an der Wollauktion offerierte Warr wurde schlank aufgenommen. Die Preise waren voll behauptet.

Produkten- und Warenmärkte.

Getreide, Hülsenfrüchte, Futtermittel.

— **Berlin**, 16. April. (Amtliche Notierungen der Produktenbörse.) **Weizen** per 1000 kg. Inl. 226—226 M ab Bahn. Normalgewicht 755 g. Inländ. ft. Probe —.— M Abnahme im Mai 226,50—227—226,75—228,00 M, Abn. Juli 226,50 226,75—226,20—227,50 M, Sept. 206—205,75—206,50 M, Okt. 206 205,75—206,50 M. — **Roggen** für 1000 kg. Inländ. 192—192½ M ab Bahn. Normalg. 712 g. Abnahme im Mai 193,00—195,75 bis 194,00 M, Abnahme im Juli 194,50 bis 195,75 M, Abnahme im September 174,50 bis 175,75 M. — **Hafer** für 1000 kg. Normalgewicht 450 g. Mai 198,75—198,25—199,75 M, Abnahme im Juli 199—198,50—199,00 M, September 171,50 bis 171,25—172,25 M. — **Mais** für 1000 kg (ohne Angabe der Provenienz.) Abn. im Mai 172 M. — **Weizenmehl** per 100 kg brutto einschl. Sack ab Bahn und ab Speicher. Nr. 00 25,75—28,75 M, feinste Marken über Notiz bezahlt. — **Roggenmehl** Nr. 0 und 1: 22 40 bis 24,50 M, Abnahme im April —.— M, Abnahme im Mai —.— M, Abnahme im Juli —.— M. — **Rüböl** für 100 kg mit Faß in Mark. Abnahme im April —.— M, Abnahme im Mai 64,60—64,50—63,60 M, Okt. 64,70—64,50 M.

Frühmarkt. (Amtliche Notierungen.) **Berlin**, 16. April. Weizen loko ab Bahn und frei Mühle, 224—225 M, Abn. Mai 227,00 bis 226,50 M, Abnahme im Juli 226,75 bis 226,25 M, im September 206,75—206,00 M. — **Roggen** loko 192,00 bis 193½ Mai 193,25-192,50, Juli 195,75-194,75, Sept. 175,50-175 M. — **Gerste** leichte inländische Futtergerste 194,50—198,00 M, schwere do. 199,00—210,00 M, russische und Donau leichte 190,00 bis 193 M, do. schwere 194—198 M frei Wagen und ab Bahn. — **Hafer**, inländ. mittl. mecklbg. pomm., pos., schles. fein 214—219, do. mittel 210—213 do. gering 207—209, alter ——, russ. leiner —.— bis —, mittel 209 bis 212 M, gering 205 bis 208 M, Lieferung Dez. —.—, Mai —.— M ab Wagen und ab Bahn. **Mais**, amerikanischer mixed 190 bis 193 M, do. abfallender ——. M, runder 188—192 M, do. abfallender 181—185 M, türk. und serb. ——. M frei Wagen. — **Erbsen**, inländ. Futterware, mittel 181—188 M, russische do. 181—188 M, feine Taubenerbsen 189—196 M, Viktoriaerbsen ——. M, kleine Kocherbsen ——. M frei Wagen und ab Bahn. **Weizenmehl** 00 loko 25,75—28,75 M. **Roggenmehl** 0 u. 1 loko 22,50 bis 24,60 M. **Weizenkleie** grobe 14,50—14,75 M, feine 14,50 bis 14,75 M. **Roggenkleie** 14,50—14,75 M. **Bohnen** —.— bis ——. M **Linsen** ——. M

Kartoffeln. Kartoffelmehl. Stärke.

— **Magdeburg**, 16. April. Prima Kartoffelmehl und -Stärke, prompte Lieferung in Mengen von 10 000 kg Parität frei Magdeburg, netto Kasse. Preis: 33,00—33,50 Mk. Tendenz: festig.

— **Berlin**, 16. April. Kartoffelstärke und Kartoffelmehl 32,75 Mk., feuchte Stärke — Mk.

Spiritus.

— **Hamburg**, 16. April. Spiritus ruhig, April 32,25 G., April-Mai 32,00 G., Mai-Juni 32,00 G.

— **Paris**, 16. April. Spiritus behauptet, April 66,75, Mai 66,75, Mai-August 66,00, Sept.-Dezbr. 54,00.

Oele und Oelsäuren.

— **Köln**, 16. April. Rüböl loko 66,50, Mai 65,50.

— **Hamburg**, 16. April. Rüböl fest, loko verzollt 66,00.

— **Amsterdam**, 16. April. Leinöl sehr fest, loko —, Mai 41⅝, Mai-August 40½, Septbr.-Dezbr. 37¾.

— **Hull**, 16. April. Rüböl ruhig, April 75,75, Mai 75,50, Mai-August 75,50, September-Dezember 75,00.

Zucker.

W. Hamburg, 16. April. Rüben-Rohzucker, 1. Produkt Basis 88% Rendement, neue Usance, frei an Bord Hamburg per 50 Kilo, per April 13,30, per Mai 13,60, per Juni 13,67½, per August 13,92½, per Oktbr.-Dezbr. 11,07½, per Januar-März 11,10. Tendenz: festig.

W. London, 16. April. Rüben-Rohzucker 88% Pirnit 13 sh. 3¾ Wert stetig. Javazucker 96% prompt 14 sh. Verkäufer träge.

Kaffee.

— **Hamburg**, 16. April. Kaffee-Termin-Notierungen. (Nur für Good average Santos.) Mai 68¾ G., Septbr. 70 G., Dezbr. 69½ G., März 69¼ G. Tendenz: stetig.

— **Amsterdam**, 16. April. Java-Kaffee, good ordinary, fest, loko 52.

— **Havre**, 16. April. Kaffee. Good average Santos Mai 86½, September 85¾, Dezember 85, März 84¾. Tendenz: stetig.

W. Rio de Janeiro, 15. April. Kaffee, Zufuhren 12 000 Sack in Rio, 12 000 Sack in Santos.

Wolle und Baumwolle.

— **Bremen**, 16. April. Baumwolle, stetig. Upland middling loko 58,75 Pfg.

— **Antwerpen**, 16. April. Wolle. La Plata-Kammzug Type B. April 5,52½ Käufer Dezember 5,42½ Käufer. Tendenz: Ruhig.

— **Liverpool**, 16. April. Baumwolle. Umsatz 10 000 Ballen, davon für Spekulation und Export — B. Ballen. Tendenz: Stetig. Amerikanische middling Lieferungen Stetig. Per April 6,33, per April-Mai 6,30, per Mai-Juni 6,30, per Juni-Juli 6,30, per Juli-August 6,30, per Aug.-Sept. 6,27, per Sept.-Okt. 6,23, per Okt.-Nov. 6,20, per Nov.-Dez. 6,17, per Dez.-Jan. 6,17.

Tiere und tierische Produkte.

Schlachtviehmärkte.

— **Köln**, 15. April. (Viehmarkt.) Aufgetrieben waren: 538 Ochsen, 547 Kühe, 97 Bullen 832 Kälber, 92 Schafe, 7355 Schweine. Preise für 50 kg (Die Preise für Schlachtgewicht verstehen sich überwiegend als Schätzungspreise nach den getätigten Stückverkäufen, diejenigen für Lebendgewicht beruhen auf Wiegungen in Köln): Ochsen: a) 1. vollfleischige, ausgemästete höchsten Schlachtwertes von 4 bis 7 Jahren, Lebendgewicht 53—55 (Schlachtgewicht 94—96), 2. vollfleischige, ausgemästete höchsten Schlachtwertes (ungespocht) bis zu 4 Jahren 56—58 (95—97), b) junge fleischige, nicht ausgemästete und ältere ausgemästete 48—52 (87 bis 90), c) mäßig genährte junge, gut genährte ältere 43—47 (76—82), d) gering genährte jeden Alters 36—42 (65—70) M; ruhig. Kühe: a) vollfleischige ausgemästete Färsen höchsten Schlachtwertes 51—53 (—), b) vollfleischige ausgemästete Kühe höchsten Schlachtwertes bis zu 7 Jahren 47—50 (83 86), c) ältere ausgemästete Kühe und wenig gut entwickelte jüngere Kühe und Färsen 42—46 (80—82), d) mäßig genährte Kühe und Färsen 37—41 (74—78), e) gering genährte Kühe und Färsen ——— (66—72) M; ruhig. Bullen: a) vollfleischige ausgewachsene höchsten Schlachtwertes 51—53 (84—86), b) vollfleischige jüngere 48—50 (80—83), c) mäßig genährte junge und gut genährte ältere ——— (78—80); Handel lebhaft. — Kälber: a) Doppellender feinster Mast 66 (——), b) feinste Mastkälber 60—65 (——), c) mittlere Mast- und feinste Saugkälber 53—58 (——), d) geringere Mast- und gute Saugkälber 43—52 (——), e) geringere Saugkälber ——— (——), f) Fresser (gering genährtes Jungvieh) ——— (——) M; Handel ruhig räumend. — Schafe: Mastlämmer und jüngere Masthammel 93—94 M, ältere Masthammel geringere Mastlämmer und gut genährte gute Schafe 82—85 M; ruhig. — Schweine: Preise für 50 kg: a) vollfleischige von 80—100 kg Lebendgewicht 54—55, Schl. 68—70 M, b) vollfleischige von 100 bis 120 kg Lebendgewicht 52—54 M, Schl. 66—68 M, c) vollfleischige von 120—150 kg Lebendgewicht 52—54 M, Schl. 66—68 M, d) Fettschweine über 150 kg Lebendgew. 54—55 M, Schl. 68—70 M, e) gering entwickelte und fleischige bis 80 kg Lebendgew. 49—51 M, Schl. 60 bis 65 M, f) Sauen Lebengew. 47—51, Schl. 60—64 M, g) geschnittene Eber Lebendgew. 45—49 M, Schl. 57—62 M; Handel ziemlich belebt, räumend. — Großhandelspreise für frisches Fleisch das Kilo am 15. April: a) Rindfleisch: Ochsen: Ia 1,72—1,76 M, IIa 1,56 bis 1,60 M, IIIa 1,44—1,48 M; langsam. Kühe: Ia 1,60—1,68 M, IIa 1,56—1,64 M, IIIa 1,50—1,54 M; langsam. b) Schweinefleisch: Ia 1,48—1,52 M, IIa 1,42—1,46 M, IIIa —.—; mittel. — Eingeführtes Fleisch am 15. April. Preise für das Kilo: Rindfleisch holländisches: Vorderviertel 1,40—1,44 M, Hinterviertel 1,44—1,52 M, schwedisches Vorderviertel 1,16—1,36 M, Hinterviertel 1,24—1,40 M; Stiere: Vorderviertel —.——.— M, Hinterviertel Kalbfleisch: holländ. 1,60—1,70 M, 1,30—1,40 M; Handel lebhaft. Eingeführt wurden aus Holland 300 Großviehviertel und 187 Kälber, aus Schweden 172 Großviehviertel, aus Dänemark — Großviehviertel.

Neueste Handels-Depeschen.

W. New-York, 16. April. Roter Winter-Weizen loko 114½, per Mai 113½, per Juli 111, per Septbr. —, per Dezbr. —. Mais per Mai —, per Juli —, per Sept. —. Mehl 4.30.

Getreidefracht nach Liverpool 3½.

W. Chicago, 16. April. Weizen per Mai 110⅝, per Juli 106½. Mais per Juli 76.

W. New-York, 16. April. Petroleum Standard white in New-York 6,20, do. in Philadelphia —.—, do. in Bulned Cases 10,10, do. Credit Balances at Oil City 1,50.

W. New-York, 16. April. Schmalz Westernsteam 10,60, Rohe und Brothers 10,90.

Wasserstände von Saale und Unstrut.

(Siehe auch die Wasserstandsberichte in der ersten Ausgabe.)

Grauthain 15. April + 1,40, 15. April + 1,35. Grochlitz + 1,12, + 1,15. Nebra Obp. + 2,12, + 2,10. Nebra Untp. + 1,50, + 1,48. Brückenp. + 0,99, + 0,96. Kösen + 0,80, + 0,78, Weißenfels Untp. + 0,42, + 0,38. Trotha + 1,84, + 1,82. Alsleben + 1,40, + 1,38. Bernburg + 1,01, + 0,96. Calbe Obp. + 1,52, + 1,52. Calbe Utp. + 0,68, + 0,68. Grizehne + 0,80, + 0,75.

Verantwortlich für Politik und Feuilleton: Dr. Walther Gebendeleben, für Provinz, Allgemeines, Börsen- und Handelsteil: Max Ebeling; für Oertliches: Heinrich Mirchner; Schlußredaktion: H. Sternberg, sämtlich in Halle a. S.
— Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Beiträge übernimmt die Redaktion keinerlei Verpflichtungen.

Bank für Handel u. Industrie (Darmstädter Bank)

Filiale Halle a. S.
Alte Promenade 3, gegenüber d. Stadttheater.

Aktienkapital: 160 Millionen Mark.
Reserven: 32 Millionen Mark.

Provisionsfreie Abgabe in festverzinslichen, erstklass. Wertpapieren.

1. Ziehung 4. Klasse 226. Königl. Preuss. Lotterie.

Ziehung vom 15. April 1912 vormittags.

Auf jede gezogene Nummer sind zwei gleich hohe Gewinne gefallen, und zwar je einer auf die Lose gleicher Nummer in den beiden Abteilungen I und II

Nur die Gewinne über 192 Mark sind den betreffenden Nummern in Klammern beigefügt.

(Ohne Gewähr.) (Nachdruck verboten.)

47 808 [400] 784 1672 94 2058 369 445 47 592 733 3164 834 68 810 994 4024 251 396 410 56 [1000] 535 5014 71 88 129 407 663 683 836037 49 222 41 [400] 336 60 437 680 9057199 312 63 433 47 589 985 8215 19 49 86 309 53 [400] 312 29 9015 651 53 614 79 619 10263 430 54 91 678 835 38 975 11090 186 258 456 531 659 [400] 702 [1000] 12013 54 110 68 368 409 682 733 966 14007 133 455 547 643 864 [500] 65 15030 [400] 186 240 49 [1000] 665 835 19189 617 24 852 938 17024 68 [400] 240 703 38 870 18220 65 854 569 658 826 943 19320 67 562 95 626 976

20203 54 684 21355 67 69 814 403 41 22413 521 826 51 23401 18 24 [400] 666 769 24275 450 763 25460 278 754 852 26390 761 800 27274 539 58 667 758 55 [400] 77 [1000] 28111 361 62 410 88 543 646 772 29068 255 351 453 683 809

30346 [400] 53 681 31026 141 491 620 802 52 917 [400] 40 32437 541 930 33354 19 582 716 34161 95 231 82 367 429 58 60 518 883 35051 87 301 10 489 517 34 73 641 804 941 36118 211 81 546 [400] 659 88 855 37088 137 466 529 41 746 71 917 43 54 38008 81 432 [600] 42 591 727 93 911 [400] 39005 9 178 389 550 66 748 888

40086 200 602 71 875 41409 940 42002 56 152 648 860 941 43122 372 414 671 737 826 44796 808 34 45220 707 46 844 924 49 46699 789 932 47371 542 648 802 [400] 66 48619 [1000] 49367 407

50205 14 49 862 524 51210 22 651 746 99 828 52076 174 234 58 800 830 903 903 53644 760 997 54009 199 398 814 55076 813 98 471 681 [1000] 56168 401 88 587 755 57077 599 953 58164 59028 73 419 677 [400] 729 861 97

60245 78 460 [400] 61062 853 831 752 995 62178 818 [400] 668 63040 102 479 787 64004 [400] 717 232 28 706 824 74 861 65311 65049 137 82 241 304 60 673 855 933 67 182 378 475 564 774 85 [400] 95 68062 128 240 535 69263 [400] 786

70025 401 93 764 71076 805 57 863 925 790 72050 145 436 863 993 [1000] 116 640 74295 451 53 557 654 75136 80 202 67 564 76120 324 545 678 723 953 77029 104 741 45 78023 150 428 88 94 79540 78 647 726 [600] 98 661

80041 598 706 861 66 86 [400] 81029 46 129 48 849 461 641 82279 [400] 83315 27 705 925 84126 98 378 722 85036 200 20 83 923 715 64 [400] 914 86113 64 256 82 364 701 817 68 934 87250 820 451 502 37 88191 376 523 624 41 94 715 937 89163 78 459 671 [400] 746 62 807

1. Ziehung 4. Klasse 226. Königl. Preuss. Lotterie.

Ziehung vom 16. April 1912 nachmittags.

Auf jede gezogene Nummer sind zwei gleich hohe Gewinne gefallen, und zwar je einer auf die Lose gleicher Nummer in den beiden Abteilungen I und II

Nur die Gewinne über 192 Mark sind den betreffenden Nummern in Klammern beigefügt.

(Ohne Gewähr.) (Nachdruck verboten.)

293 573 1003 74 294 704 36 2053 107 24 246 74 663 845 3070 125 37 410 56 787 4036 145 312 538 5143 149 54 959 [400] 6076 595 851 903 23 7148 386 434 541 [400] 817 [3000] 909 8176 232 370 451 [600] 608 59 715 93 9209 515 619 68

10421 77 716 821 921 74 11105 297 429 95 697 757 65 12238 604 701 68 13100 317 489 607 15 754 825 972 14004 14 75 369 88 426 97 [1000] 851 977 15074 231 451 626 90 962 16062 139 258 409 582 668 [400] 745 864 915 17315 688 [400] 804 [10 000] 81 18043 193 681 19343 97 540 940 90

20662 320 [400] 21141 936 22050 390 458 503 98 686 88 23115 [500] 383 471 545 648 74 764 89 835 48 916 24127 88 315 801 25095 203 90 559 701 804 952 26445 72 76 27203 524 625 792 663 954 28323 81 657 700 807 913 29010 434 637 90 762

30293 744 940 31089 447 52 588 694 910 32322 570 904 33034 436 547 843 34029 112 93 747 [1000] 816 944 91 35006 346 596 695 713 25 862 925 67 74 [1000] 36091 131 249 521 609 707 37001 94 175 76 299 479 571 930 38067 178 425 679 79 39177 469 595 604 40299 363 690 751 41498 708 [400] 844 962 [500] 42035 322 739 930 43145 273 81 426 64 59 75 693 95 709 977 44173 401 772 [400] 74 900 45173 260 [400] 331 46211 83 686 705 934 94 47102 67 [400] 90 48173 260 48376 500 814 49099 551 797 837

50051 607 51010 185 316 462 [400] 570 736 [40 000] 52007 94 153 231 329 858 53166 54133 746 71 91 938 55111 646 723 71 902 56219 723 959 57011 26 42 391 [1000] 630 [400] 66 58459 625 [1000] 59106 285 366 597 755 68 961

60099 177 484 723 988 61005 86 62330 498 63412 32 [400] 549 638 39 818 933 64038 121 369 73 662 85 [5000] 770 823 95054 254 98 442 63 69 559 99 738 860 912 65 66174 206 453 79 932 48 87 67247 95 98 711 805 914 68049 136 72 [1000] 75 622 769 899 953 69076 [400] 161 510 36

70601 11 72244 613 853 73098 397 686 793 [400] 940 98 74142 339 659 747 877 75147 378 458 883 76041 76 568 [500] 912 77036 396 704 78145 299 357 468 941 79173 282 658 947 80058 [400] 267 442 53 546 661 994 81067 96 144 309 45 712 83937 936 82037 219 363 658 754 83269 597 837 924 84092 595 107 85165 59 929 86111 83 458 567 662 87338 733 88173 79 355 156 [400] 598 891 991 89005 24 35 107 316 404 572 631

90152 450 [500] 553 649 91010 94 888 688 881 92211 565 [400] 777 840 93675 857 79 944 94107 648 74 728 911 85 95261 420 602 777 96456 834 786 811 955 [400] 98332 533 81 99082 284 309 524 655 833 920

100039 66 142 347 519 71 638 101018 287 621 023 84 102460 [400] 857 103131 55 83 418 859 104157 451 63 628 724 891 951 81 105063 285 584 644 63 707 880 [400] 106131 534 67 786 75 107112 247 69 839 418 608 811 90 886 [5000] 108233 91 604 44 52 659 109067 666 729 78

110002 171 239 489 599 912 84 97 111247 71 488 580 767 112153 113007 142 338 518 41 988 114197 273 871 626 115091 281 423 57 [3000] 56 666 746 88 907 116548 785 [400] 117115 397 404 598 615 [600] 59 [3000] 118059 87 404 535 47 618 68 808 920 119044 49 [1000] 196 678 901 25

120216 368 73 410 625 734 804 [400] 87 121014 63 [1000] 152 278 315 437 52 808 670 [400] 908 68 122191 598 722 884 959 79 123543 633 935 124206 33 511 713 125043 127 [500] 242 126202 56 649 [400] 127214 429 784 128029 79 224 505 607 69 962 129098 149 445 793

130003 187 92 268 83 512 63 131154 655 801 132047 76 100 280 563 64 633 924 81 133166 207 34 490 603 841 934 134131 594 655 135092 564 83 86 855 136149 388 422 992 137008 47 407 16 535 931 138029 411 582 86 602 826 [400] 139293 822 668 816 82 937 85

140122 30 [400] 45 887 141049 281 [500] 314 [400] 28 603 13 829 142168 288 361 444 682 901 143191 235 485 649 144005 32 163 459 865 951 145062 212 824 512 48 656 146028 31 135 484 608 722 [400] 147206 419 644 71 655 793 148077 222 988 149494 587 01 918

150103 277 568 657 756 86 954 [400] 151514 97 972 152207 608 21 850 64 153212 458 900 86 154144 357 508 87 904 155327 572 651 740 156268 351 76 504 682 970 [400] 157595 601 99 788 158519 61 626 67 752 819 939 159033 288 863 652 741 82 912 83

160179 246 [500] 77 451 774 968 161158 82 620 790 162058 56 160 822 163222 501 943 164736 879 985 165148 403 [500] 14 22 922 166469 167155 471 608 978 168407 890 169192 215 624 706 886 989

170436 769 171274 830 [5000] 662 771 930 172017 148 57 424 555 92 675 911 173118 604 [400] 708 174008 430 663 763 816 175032 [400] 78 [400] 278 544 640 80 861 978 176309 479 731 177039 [400] 78 [400] 501 83 697 989 178012 28 181 292 364 999 879 185 599

189056 694 802 191048 232 53 68 832 439 518 663 192448 505 41 62 660 [400] 855 193691 776 918 86 194117 257 76 375 87 733 851 55 942 195539 445 546 88 [500] 710 196056 73 298 324 691 721 197044 64 241 61 808 26 95 906 198170 601 [500] 458 501 601 199161 318 478 598 681 970

200008 342 455 695 724 890 972 201120 251 385 446 77 656 725 826 [2000] 964 512 844 [2000] 202044 [500] 135 244 323 404 511 80 657 838 [400] 94054 198 218 408 522 625 [5000] 448 796 827 74 906 778 919 34 [7000] 843 970 980 [2000] 247 747 848 955 [2000] 611 721

100109 32 313 809 960 52 101053 161 [400] 344 544 [1000] 683 102401 573 730 40 998 [1000] 103007 668 85 700 13 54 [400] 54 63 886 941 104049 [400] 25 28 105029 235 662 780 106092 156 289 90 394 485 948 107110 217 368 999 108159 510 734 40 891 [400] 109200 34 316 58 433 618 662 931

110076 112 611 36 437 631 931 789 111191 434 799 112139 619 66 751 113105 35 248 96 97 354 454 597 827 949 114153 254 366 479 712 933 115002 36 148 526 46 673 724 973 116355 95 603 742 963 91 117024 681 764 85 118022 45 263 418 60 731 119132 574

120012 40 46 176 200 565 928 91 121128 353 471 652 98 706 68 80 824 999 122373 712 90 858 123028 370 779 868 124001 [500] 269 346 59 [400] 540 637 711 70 125058 83 311 48 445 99 829 52 985 126060 71 203 56 858 701 [1000] 875 127097 279 350 845 46 128238 758 828 129310 36 513 646

130232 84 57 397 477 131037 155 466 647 783 132064 171 288 904 133030 241 530 657 780 950 134566 661 876 917 20 135115 83 378 443 738 66 805 136040 227 42 347 499 707 10 137017 182 692 [400] 777 138045 849 139098 244 82 [400] 591 603 140241 309 427 567 812 141105 53 299 530 85 767 142148 386 542 143052 189 903 144014 349 567 631 760 859 145206 838 61 982 146309 12 418 502 89 645 60 754 147208 389 465 614 148010 326 906 [400] 425

150081 197 241 426 83 745 852 [400] 151370 [500] 465 583 654 737 882 957 152098 173 289 435 86 567 94 153024 115 202 17 34 79 93 619 [400] 899 154035 39 493 542 [400] 631 82 760 936 155169 [400] 780 893 156078 127 68 424 [400] 753 862 75 916 157246 737 830 68 158531 [500] 671 79 715 98 964 159303 569 71 894

160166 291 [400] 779 161032 109 229 [400] 723 66 81 947 162530 69 163432 604 803 164043 98 469 635 993 165090 130 425 543 804 927 166100 39 552 80 167115 475 652 719 866 914 168351 931 169225 68 377 423 56 515 683

170096 385 786 836 69 171119 248 68 336 57 983 172634 704 20 39 664 80 979 [400] 173389 794 663 174139 426 529 841 [400] 175579 801 [400] 962 [400] 69 176072 531 177003 485 732 93 178045 88 721 179019 130 293 459 98 557 808

180311 22 82 401 [500] 553 181107 249 70 897 182068 156 305 415 616 84 703 66 879 983 183074 125 324 56 468 575 798 828 184021 55 286 363 693 992 185003 364 493 742 898 905 186654 867 187165 811 41 [400] 188110 486 564 815 [400] 189569 [illegible] 94 878 991

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-171133730-16872166X191204172-16/fragment/page=0003

arbeitung internationaler Betriebsfragen beschäftigt das Amt ebenso wie die Regelung der Ruhezeiten im inneren Eisenbahnbetriebe. Wäre das Amt nicht vorhanden, so wäre die jetzt bestehende Einheitlichkeit nicht erzielt worden. Außerdem ist zu bedenken, daß gegenwärtig immer noch mehr als 90 Privateisenbahnverwaltungen — von den Kleinbahnen ganz abgesehen — in Deutschland existieren, die ein großes Eisenbahnnetz besitzen. Zur Vereinheitlichung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs sowie über die Erleichterung der Zollabfertigung sind Vorbereitungen im Gange. Ein Bedürfnis zur gesetzlichen Regelung der Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahnbeamten liegt nicht vor; dies würde weder im Interesse der Betriebssicherheit liegen noch im Interesse der beteiligten Personen. Die Angaben der Beamten über die angebliche übermäßige Dienstbelastung sind mit Vorsicht aufzunehmen. Lange Dienstschichten sind stets verbunden mit leichter Dienstverrichtung. Außerdem zeigt die Statistik, daß die Betriebsunfälle durchweg in den ersten Dienststunden gelegen haben, also nicht auf Überanstrengung zurückzuführen sind. Das Reichseisenbahnamt hat sein Augenmerk besonders zu richten auf die Interessen der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs. Eine weitere Vereinheitlichung der Bahnen würde ein Aufgeben der Hoheitsrechte seitens der Bundesstaaten bedeuten. Wer eine volle Vereinheitlichung der Bahnen haben will, muß auf den früheren Plan des Fürsten Bismarck zurückgreifen und die Bahnen auf das Reich übertragen wollen. Weshalb diese Lösung absolut unmöglich sein sollte, vermag ich nicht einzusehen. (Hört! Hört!) Jetzt würde die Übertragung der Bahnen auf das Reich ebenso gut möglich sein, wie in den 70er Jahren. Die Anregung müßte allerdings von den interessierten Staaten ausgehen. Die Resolutionen über die Dienst- und Ruhezeit bitte ich abzulehnen.

Abg. **Dr. Will-Schlettstadt** (Els.): Die Dienstzeit der Eisenbahner ist zu lang. Wir müssen einen Druck ausüben, um von Reichswegen die Sache zu regeln.

Abg. **Behrens** (Wirtsch. Vgg.): Die Beaufsichtigung des Lokomotivpersonals durch höhere Beamte, wie es bei Hofzügen der Fall ist, sollte wegfallen. Die Elektrisierung der Staatsbahnen darf nur so weit durchgeführt werden, als es sich um die Interessen der Landesverteidigung handelt. Außerdem ist zu erwägen, ob das Verbot des Streikrechts nicht auch auf die Betriebe auszudehnen ist, die Kraft und Licht für die Staatsbetriebe liefern.

Hierauf wurde die Weiterberatung auf Mittwoch 1 Uhr vertagt; außerdem Justizetat.

Schluß 6¼ Uhr.

Ausland.

Der italienisch-türkische Krieg.

Die Vermittlung der Mächte.

Am gestrigen Dienstag um 11 Uhr begaben sich die Vertreter der Mächte in Konstantinopel in das türkische Ministerium des Aeußern und haben den bereits angekündigten Schritt unternommen. Der russische Bevollmächtigte ist als erster eingetreten, dann folgten der deutsche, österreichisch-ungarische, englische und französische Botschafter.

Ueber 500 Tote Türken.

Die „Agenzia Stefani" meldet aus Derna vom 15. d. Mts.: Die Verluste der Türken im letzten Kampf sind auf über fünfhundert Tote festgestellt worden. Die in der Umgegend von Bomba und Mersafusa wohnenden Stämme verlassen das türkische Lager, um in ihr Gebiet zurückzukehren. Auch in Derna läuft das Gerücht, daß Boten vom Groß-Senussi angekommen seien mit dem Befehl an die Häuptlinge des Caoujas, in ihr Land zurückzukehren.

Demission des ungarischen Ministerpräsidenten.

Die Wiener „Neue Freie Presse" meldet: Der ungarische Ministerpräsident Graf Khuen-Hedervary hat sich entschlossen, dem Kaiser sein Entlassungsgesuch zu überreichen. Er reiste gestern zu diesem Zwecke nach Wien. Zu seinem Nachfolger wird nach der allgemein herrschenden Ansicht Finanzminister Lukacs ernannt werden.

Die Türkei und Rußland.

Wie die türkische Zeitung „Sabah" meldet, fährt Rußland, obgleich es seine Truppenkonzentration vermindert hat, fort, an die russisch-türkische Grenze Artillerie und Munition zu senden. Der „Ikdam" meldet, daß, nachdem Griechenland schon im voraus eine Erklärung über die nächsten Manöver abgegeben habe, die Pforte keine weiteren Aufschlüsse mehr verlange.

Zur Katastrophe der „Titanic". 868 Gerettete. 1550 Todesopfer.

Wie das ungeheure Unglück des Riesendampfers „Titanic" entstanden und wem

die Schuld

daran zuzuschreiben ist, läßt sich nach den bisher vorliegenden Nachrichten noch in keiner Weise übersehen. Der Kapitän der „Titanic", von dem man noch nicht weiß, ob er unter den Geretteten sich befindet, hat eine lange und ehrenvolle Laufbahn hinter sich. Man kann ja von vornherein annehmen, daß die White Star Line die Führung dieses ihres neuesten und gleichzeitig größten bisher vorhandenen Schiffes keinem Seemann anvertraut hätte, der nicht in jeder Beziehung sich als hervorragend tüchtig bewährt hat. Niemand kann gegenwärtig entscheiden, ob das Schiff unvermutet und im Nebel in die Nähe der Eismassen geraten ist, ob der Kapitän aus den ihm zweifellos von verschiedenen Seiten zugegangenen drahtlosen Meldungen den Schluß ziehen konnte, daß es ihm gelingen würde, einer Begegnung mit den um diese Jahreszeit so häufig im Atlantischen Ozean umherschwimmenden gefährlichen Eismassen auszuweichen, ob er um jeden Fall des Schnelligkeitsrekords willen die Fahrt mit ungeminderter Geschwindigkeit im Vertrauen auf sein Glück und das starke Schiff gewagt hat, oder ob die Maschinen des ungeheuren Dampfers im entscheidenden Augenblick etwa irgendwelche Mängel bewiesen haben. Sollten, wie zu fürchten ist, Offiziere und Mannschaften der „Titanic" bei der Katastrophe ihr Leben eingebüßt haben, so wird leider über diese wichtigen Fragen eine volle Gewißheit auch kaum je zu erzielen sein. Daß die

Rettungsvorkehrungen

sehr mangelhaft gewesen sein müssen, ist klar, denn die See war zur Zeit des Schiffbruchs absolut ruhig und es läßt sich aus den Depeschen nicht ersehen, wie über 1500 Menschen ihr Leben hatten einbüßen können, wenn eine genügende Anzahl von Rettungsbooten vorhanden gewesen wäre. Die Postsäcke scheinen gänzlich verloren zu sein.

Deutsche unter den ums Leben Gekommenen?

In der Passagierliste der „Titanic" befinden sich Namen wie Werner, Deutsch, Singer, Wolff, aber ohne Vornamen. Unter den Zwischendeckspassagieren sollen sich etwa 20 Deutsche und Oesterreicher befinden. Unter den Fahrgästen erster und zweiter Klasse befinden sich holländische Diamantenhändler, die Schmucksachen im Werte von über 5 Millionen Franken bei sich führen. Unter den als gerettet bezeichneten Passagieren erster Klasse sind folgende mit deutschen Namen: E. Brandeis, K. Behr, Herr und Frau Heinrich Frauenthal, Fräulein Margarete Fröhlicher, Herr und Frau E. L. Oldenburg, Jacob Birnbaum, Gretchen Langley und Fräulein Rosenbaum, Herr und Frau M. Rothschild und Herr und Frau Isidor Straus, Herr und Frau Emil Taussig und Fräulein-Tochter Ruth, Familie Widener. Unter den Geretteten befindet sich auch Oberst Limonius, Präsident des schweizerischen Bankvereins.

Schreckliche Panik.

Nach einigen sehr mangelhaften drahtlosen Depeschen, die von New-Yorker Zeitungen veröffentlicht werden, muß es auf der „Titanic" zu einer fürchterlichen Panik unter den Passagieren gekommen sein. Das Riesenschiff fuhr offenbar mit dem Aufwand aller feiner Kräfte in die Nacht hinein, obwohl es dem Kapitän Smith nicht unbekannt sein konnte, daß er ein schwimmendes Eisfeld von 75 Meilen Länge und fast ebenso großer Breite zu durchqueren hatte, in dem bereits verschiedene andere Dampfer zu Schaden gekommen waren. Kapitän Smith hatte jedoch das Glück gehabt, das Schwesterschiff der „Titanic", die „Olympic", zu führen, als sie, wie erinnerlich, im Hafen von Southampton mit dem Kreuzer „Hawke" zusammenstieß. Die „Olympic" wurde zur Zeit allerdings von einem Lotsen geführt, aber ein derartiger Unfall wird von den Offizieren des betreffenden Schiffes doch stets als eine Schlappe empfunden, die gutgemacht werden muß. Die White Star Line gab Kapitän Smith die Gelegenheit dazu: er sollte mit der Jungfernfahrt der „Titanic" alle bisherigen Rekorde brechen. Deshalb also wurde selbst die Bahn der „Eisbergflotte" mit rasender Eile durchquert.

Schwache Hoffnungen.

Aus New-York wird gemeldet: Als am Montag der Beamte der funkentelegraphischen Station von Sable-Island gefragt wurde, ob es möglich sei, Nachrichten an die Reisenden der „Titanic" zu übermitteln, erwiderte er, es würde schwierig sein, da anscheinend die Passagiere auf verschiedene Schiffe verteilt seien. Selbst diese schwache Andeutung, daß noch andere Schiffe außer der „Carpathia" Ueberlebende aufgenommen haben, wird von den tausenden Verwandten und Freunden der Passagiere begierig aufgenommen.

Die Ueberlebenden.

Der Kapitän der „Carpathia" hat an die Cunard-Line telegraphiert, er habe 800 Ueberlebende von der „Titanic" an Bord und fahre langsam durch Eisfelder nach New-York.

1550 Todesopfer.

„Virginian" meldet, sie sei zu spät gekommen und habe keine Geretteten von der „Titanic" an Bord, auch „Parisian" hat keine Geretteten aufgenommen. Die Zahl der an Bord der „Carpathia" befindlichen Geretteten beträgt nach obiger Meldung 800, demnach sind etwa 1550 Personen ums Leben gekommen.

Eine nähere Schilderung.

Eine Meldung aus London, 16. April, läßt sich wie folgt aus: Während der Nacht waren die Beamten der drahtlosen Stationen an der amerikanischen Küste unablässig bemüht, Nachrichten von Schiffen zu erhalten, die der „Titanic" zu Hilfe eilten, nachdem sie deren Gefahrensignal erhalten hatten. Die Nachrichten, die sie bekamen, zeigten, daß das erste Hilfsschiff, das den Ort der Katastrophe erreichte, nur noch feststellen konnte, daß die „Titanic" 2 Uhr 20 Minuten morgens gesunken war, vier Stunden, nachdem der Zusammenstoß mit dem Eisberg erfolgt war. Nur Trümmer und einige Boote mit Passagieren waren zu sehen. Die Passagiere wurden auf den westwärts fahrenden Dampfer „Carpathia" übergeführt, der jetzt nach New-York unterwegs ist. Die Liste der Geretteten zeigt, daß an Bord der „Titanic" die größte Mannszucht geherrscht haben muß. Die Mehrheit der Geretteten sind Frauen, die Mehrzahl der geretteten Männer sind verheiratet. Während der ganzen Nacht waren die Bureaus der White Star Line von verzweifelten Verwandten und Freunden der Verunglückten belagert, denen die Beamten nur mitteilen konnten, daß die „Californian" in der Hoffnung, noch Ueberlebende zu finden, am Orte des Unheils zurückgeblieben sei. Die vermißten Passagiere sind wohl kaum noch am Leben.

Generaldirektor Ballin über die Katastrophe.

Infolge mehrfacher an ihn gerichteter Anfragen um Mitteilung seiner Ansicht über die Ursache des Untergangs des Dampfers „Titanic" äußerte sich Generaldirektor Ballin von der Hamburg-Amerika-Linie einem Vertreter des Wolffschen Telegraphen-Bureaus gegenüber wie folgt:

Im gegenwärtigen Augenblick ist es natürlich noch unmöglich, eine bestimmte Ansicht über die Ursache des Untergangs der „Titanic" zu äußern, man kann nur sagen, daß die Schiffahrtsgesellschaften auch aus diesem Unglück lernen werden, und daß sie an Hand dieser traurigen Erfahrungen trachten müssen, die weitgehendsten modernen Sicherheitseinrichtungen noch zu verbessern, die nach unserer Ansicht und nach der Ansicht der Klassifikationsgesellschaften das bisher mögliche und erreichbare Maß von Sicherheit schon geschaffen hatten. Daß die Katastrophe mit der Größe, der Geschwindigkeit und der Art des Schiffes an sich nichts zu tun hatte, liegt auf der Hand. Ebenso ist es meine feste Ueberzeugung, daß auf der „Titanic" alle modernen Sicherheitsvorrichtungen vorhanden gewesen sind. Warum sie nicht ausgereicht haben, das Schiff vor dem Untergang zu bewahren, ist eine Frage, die man im Augenblick noch nicht beantworten kann, sondern erst, wenn die genaueren Berichte über die Katastrophe vorliegen und von berufener Seite geprüft sind. Dann wird man das Ergebnis auf das genaueste studieren, um, soweit das in Menschenkraft steht, Schlußfolgerungen für die weitere Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen daraus zu ziehen.

Das Schicksal der Ueberlebenden.

Wie wir aus Montreal erfahren, berichtet die Wetterstation am St. Lorenz-Golf, daß dichte Nebelmassen vor Neuschottland lagern. Am Montag abend brach ein heftiges Gewitter aus, das ostwärts weitergezogen ist. Unter solchen Umständen dürfte wenig Hoffnung vorhanden sein, noch irgendwelche von den Ueberlebenden der „Titanic" zu retten, die vielleicht noch auf Trümmern oder Booten umhertreiben.

Eine Meldung aus Halifax besagt: Der Dampfer „Parisian" passierte auf seiner Fahrt viel Eis, konnte aber auf den treibenden Schiffstrümmern, die eine große Fläche bedecken, keine Ueberlebenden mehr auffinden. Selbst wenn sich noch Personen auf den Schiffstrümmern befunden haben, dürften sie erfroren sein, ehe ihnen Hilfe gebracht werden konnte. Die „Parisian" wird heute, Mittwoch, in Halifax eintreffen.

Auch ein französischer Dampfer nahe der Unglücksstätte mit Eisbergen zusammengestoßen.

Wie der französische Dampfer „Niagara", der in New-York eingetroffen ist, berichtet, befand er sich am Mittwoch abend ganz nahe der Stelle, wo die „Titanic" gesunken ist, und stieß dort so stark gegen einen Eisberg, daß der Kommandant drahtlos Notsignale absandte. Es herrschte dichter Nebel. Das Schiff, welches mit verminderter Schnelligkeit lief, stieß zuerst mehrmals gegen kleinere Eisschollen, als plötzlich ein heftiger Stoß erfolgte. Die Passagiere, die gerade beim Diner saßen, stürzten zu Boden; Schüsseln und Gläser wurden durch die Wucht des Anpralles im Speisesaal durcheinander geschleudert, so daß sie klirrend zerbrachen. Angsterfüllt eilten die Passagiere auf Deck. Der Kommandant stellte sofort eine Untersuchung an und sandte dann drahtlos die Meldung ab, daß das Schiff mit eigener Kraft New-York erreichen könne.

Die Liste der Geretteten.

Kurz vor Schluß der Redaktion erhalten wir aus New-York noch folgendes Telegramm: Die bisher erschienene unvollständige Liste der Geretteten enthält u. a. die Namen der Herren:

Bruce Ismay, des Präsidenten der Grand Trunk Railway, Charles Hays mit Frau und Tochter, der Damen Astor, Widener und der Gräfin Rothes. Unter den Geretteten mit nicht englischen Namen befinden sich der Tennisspieler K. H. Behr, Caroline Bystrom, Dr. Henry Frauenthal und Frau, Herr und Frau T. G. Frauenthal, Fräulein A. Flegenheim, Fräulein Margarete Fröhlicher, Frau Samuel Goldenburg und Ella Goldenburg, Frau Hogeboom, Frau Ida Hippack, Fräulein Hippack, die Herren Emil Menchen und Gustav Lesneur, Frau Siegfried Lindstrom, Fräulein Manette Panhart, Frau M. Rothschild, Frau Edith Rosenbaum, Oberst Simonius, Emma Segesser, Frau Pauline Schabert, Herr und Frau Speddin, die Herren Max Stabelin, Abraham und Salomon, Herr und Frau Stengel, Herr Adolf Saalfeld, Herr Emil Taussig mit Frau und Tochter und Frau Devilliers, Anna Hamalainer und Sohn, Frau Jacobsohn, Fräulein Bertha Lehmann, Frau Elisabeth Mellinger mit Kind, Fräulein Käte Buß.

Die Liste der Geretteten enthält noch folgende, möglicherweise deutsche Namen: Frau Mathilde Weiße und Fräulein Susanne Webber; ferner die Passagiere zweiter Klasse Baron Drachsted, Hanna Abelson, Ada Doling, Else Doling und Emilie Rugg.

Die letzten Drahtnachrichten.

Bei Redaktionsschluß laufen noch eine Reihe von Telegrammen ein, in denen es u. a. heißt:

Halifax, 16. April. Das Kabelschiff „Minia" berichtete heute nachmittag drahtlos, daß es eine große Menge von Schiffstrümmern, aber keine Boote der „Titanic" oder deren Trümmer gesichtet habe. Diese Nachricht zerstört die Hoffnung, daß die „Minia", welche bei Cape Race ankerte, als die „Titanic" zuerst um Hilfe rief, noch einige Ueberlebende aufgenommen habe.

St. Johns (Neufundland), 16. April. Die Hoffnung, daß noch andere Passagiere als die an Bord der „Carpathia" befindlichen am Leben sind, ist aufgegeben worden. Sämtliche Dampfer, die die Unglücksstelle kreuzten, haben die Suche eingestellt.

Hamburg, 16. April. Die nordatlantischen Schiffahrtsgesellschaften beschlossen, im Hinblick auf das in diesem Jahre ganz ungewöhnlich früh konstatierte und starke Auftreten von Treibeis im Gebiete der für die nordamerikanische Fahrt international vereinbarten Dampferwege den südlicheren Sommerkurs bereits jetzt zu wählen.

New-York, 16. April. Die White Star Line erklärt offiziell, sie habe sichere Nachricht von der „Olympic" erhalten, daß die Zahl der von der „Titanic" Geretteten 868 beträgt, mit denen die „Carpathia" am Donnerstag nachmittag in New-York eintreffen soll. (Vergl. auch unter „Letzte Telegramme".)

Die Luftschiffahrt.

Die amerikanische Fliegerin Quimby,

die am Dienstag morgen 5 Uhr 36 Minuten in Dover aufgestiegen war und um ½8 Uhr bei Boulogne gelandet ist, ist die erste Fliegerin, die allein die Meerenge überflogen hat.

Aus Nah und Fern.

Liebesdrama im D-Zuge. Wie der Polizeibericht von Karlsruhe meldet, sind Dienstag früh in einem aus Stuttgart einlaufenden D-Zuge in einem Frauenabteil zweiter Klasse ein Karlsruher Student und eine Kassiererin aus Stuttgart erschossen aufgefunden worden.

Massenerkrankung von Schülern infolge Kohlengasvergiftung. Durch Kohlengase aus einem undicht gewordenen Heizkörper sind Dienstag vormittag bei der Eröffnungsfeier in der Aula des Gymnasiums zu Glatz dreizehn Schüler, meistens Sextaner und Quintaner, erkrankt. Von Aerzten wurde sofort Hilfe geleistet. Eine Gefahr besteht nicht.

Die Hochwasserkatastrophe in Rußland. Das Hochwasser riß in der Umgegend von Samra viele Baulichkeiten fort. Beim Uebersetzen über die Wolga sind fünf Personen ertrunken. In Zarato richtete der Eisgang der Wolga großen Schaden an. 16 Schiffe wurden auf das Ufer geworfen.

Schwere Streikkrawalle. Nach einer Meldung aus Lima ist in den Tälern von Chicama und Umgegend ein allgemeiner Arbeiterausstand ausgebrochen. Die Zuckerrohrpflanzungen wurden in Brand gesteckt. Zahlreiche Leute sind getötet und verletzt worden. Die Regierung hat Truppen entsandt.

Aus Halle und Umgebung.

Halle a. S., den 17. April 1912.

— **Oeffentliche Versammlung.** Die hiesige Ortsgruppe des deutschnationalen Handlungsgehilfenverbandes veranstaltet am 18. d. M., abends 9 Uhr, im Neumarkt-Schützenhause eine öffentliche Versammlung. Herr Gaugeschäftsführer Ernst Richter, Magdeburg, spricht über die Frage: „Was erwarten wir Handlungsgehilfen von dem neuen Reichstage?" Nach dem Vortrage findet freie Aussprache statt.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-171133730-16872166X191204172-16/fragment/page=0004

Berliner Börse, 16. April 1912

Die Rubrik in Cursivschrift gibt die Zinstermine an; es bedeutet:

1 1.Jan.	4 1.Apr.	7 1.Juli	O 1.Okt.	a 1.1.7.	d 1.4.10.	g 15.3.9.	k 15.6.12.	q1 quartaliter 1.1.4.7.10.
2 1.Fbr.	5 1.Mai	8 1.Aug.	N 1.Nov.	b 1.2.8.	e 1.5.11.	h 15.4.10.	l 11.6.12.	q2 do. 1.2.5.8.11.
3 1.Mrz.	6 1.Juni	9 1.Spt.	D 1.Dez.	c 1.3.9.	f 1.6.12.	i 15.5.11.	v versch.	q3 do. 1.3.6.9.12.

Umrechnungssätze: 1 Fr., Lire, Lei, Peseta: 80 Pf. — 1 österr. fl. Gold: 2 M., Währ.: 1,70. 1 Kr.: 0,85. — 7 fl. südd.: 12. — 1 fl. holl.: 1,70. — 1 M. Banco: 1,50. — 1 Kr.: 1,12½. — 1 Rbl.: 2,16. 1 Gold-Rbl.: 3,20. — 1 Peso: 4. — 1 Doll.: 4,20. — 1 Lstrl.: 20,40 M.
Berlin. Bankdiskont 5%, Lombardzinsfuß 6%, Privatdiskont 3⅝%.
Nachdr. verb.

Erläuterungen zum Kurszettel: Von den Obligationen der industriellen Gesellschaften sind diejenigen, welche hypothekarisch sichergestellt sind, mit einem Stern (*) gekennzeichnet. Von den über pari rückzahlbaren Obligationen industrieller Gesellschaften sind die mit 101, 102, 103, 104 oder 105 rückzahlbaren Obligationen entsprechend mit 1, 2, 3, 4 oder 5 bezeichnet.

Dtsch. Fds. u. Staats-Pap.

Dt.Rchs.Sch.	d	4	100.10bG
do. 1.7.12	d	4	100.10bG
do. 1.4.15	a	4	100.20G
do. Schatz12	a	4	100.10bG
do. 13	d	4	100.10G
Dt.Rchs.-Anl	v	3½	90.70bG
do. do.	v	4	101.60B
do. do.	v	3	81.40G
Dt. Schutzg.	a	4	99.60B
Prss. ks.Anl.	v	3½	90.70B
do. do.	v	3	81.25bG
do. do.	v	4	101.75bG
do. Staff.A.	d	4	97.40bG
Bad.StbA.01	a	4	100.00bG
do. do. 02	d	3½	—.—
BayerAnl.15	e	4	—.—
do. do.	v	3½	89.10bG
do. Ldsk.R.	f	3½	—.—
Brnsch.LSch	d	3	—.—
Brem.Anl.08	c	4	99.90G
do. 09	c	4	99.90G
do. 11	d	4	100.40b
do. 99	v	3½	89.50b
do. 05	d	3½	89.50b
do. 96	d	3	78.00bG
Cassel.Ldkr.	c	3½	91.25G
do. XXI u.17	e	3½	92.90G
do. XXII u.14	e	4	100.10G
do. XXIII u.16	c	4	100.10G
do. XXIV u.21	c	4	101.00G
Hambg.St.R.	b	3½	90.10G
do. 1907	d	4	100.25G
do. am.1900	a	4	100 25G
do. do.87/04	v	3½	90.00bB
do. do.86/02	v	3	—.—
Hessen 09	a	4	99.80G
do. 93/09	v	3½	89.10G
do. 96 03 05	v	3	78.20G
Lüb.St.A. 06	e	4	99.75b
do. do. 99	a	3½	—.—
do. do. 95	d	3	—.—
Mckl.EbSchv	a	3½	—.—
do. do.90/94	d	3½	89.50b
Old.StA.v.03	a	3½	—.—
do. do. v.09	c	4	100.00G
Sachs.G.StA	d	4	99.75G
Sächs. Stsrt.	v	3	80.90G

Preußisch. Rentenbriefe

Hannovrsch.	d	4	100.10b
do.	v	3½	89.75b
HessenNass.	d	4	—.—
do.	v	3½	—.—
Kur-u.Neum.	d	4	—.—
do.	v	3½	90.00b
Pommersch.	d	4	100.30G
do.	v	3½	89.90bB
Posensche	d	4	100.10G
do.	v	3½	89.80G
Preussische	d	4	99.90G
do.	v	3½	89.90B
Rhein.Westf.	d	4	100 30G
do.	v	3½	89.90B
Sächsische	d	4	100.00G
do.	d	3½	89.80B
Schlesische	d	4	100.60G
do.	v	3½	90.00G
Schlesw Hlst	d	4	99.90b
do.	v	3½	89.75B
Oldb. st.Krd.	a	4	100.20G
do. 1922	a	4	100.50G
do. do.	v	3½	92.60G
Sachs.Alt.LO	v	3½	90.50G
do. Cobg.Ldr	d	4	100.60G
do. Weim.Ldk	e	4	100.50G
Berg.Mrk. III	a	3½	92.90B
Magdb.Witth	1	3	—.—
Brdb.Pr.u21	d	4	100.00G
do. do.	d	3½	89.50bG
Hann.Prv. IX	e	3½	—.—
do. VII VIII	d	3	—.—
Ostpr.Pr.Obl	a	4	99.70G
do. do.	a	3½	88.00b
Pom.Pr.VI-IX	d	4	100.50B
do.	d	4	100.50B
do.	d	3½	—.—
Posen.Pr.Anl	a	4	—.—
do. do.	a	3½	88.40G
do. do.	a	3	77.60B
Rhpr. XX XXI	v	4	99.80bG
do. XXXV	b	4	100.20G
do. XXII XXIII	d	3½	95.25G
do. XXX	a	3,6	93.25G
do. XXIV-XXIX	v	3½	89.00bG
do. XVIII	a	3½	86.75G
do. IX XI XIV	a	3	82.00G
Westf. Pr. III	d	4	99.80bG
do. IV V	v	4	100.20G
do. IV	d	3½	95.90G
do. II III IV	d	3½	88.50bG
do. II	d	3	82.00G
Westpr. Prv.	d	4	100.20G

Stadt-, Kreis-etc.Anleih.

AnklamKr01	d	4	—.—
Klv.D Wld.Tlt	d	4	99.20b
Teltow.Kreis	d	4	99.40b
do. do.	d	3½	91.90B
Aach. 93 02	d	4	99 30G
Altona	v	3½	90.75G
do. 01 u.11	d	4	—.—
do. II ausw19	d	4	—.—
Augsburg01	d	4	99.50b
Barmen 07	b	4	99 25bG
do. 09	b	4	100.30G
do. 01	e	3½	94.60G
Berlin 04 II	a	4	101.00bG
do. 76/78	a	3½	99.00G
do. 82/98	v	3½	93.20b
do. 1904 I	d	3½	93.20G
do. StSyn.19	a	4	100.00G
do. 99.04.05	a	3½	88.60b
Bielefeld	d	4	99.20b
Bonn 96	a	3	84.50B
do. 01/05	a	3½	93.80G
Brandenb01	d	4	99.50G
Breslau 91	v	3½	90.75G
Bromberg02	d	4	99.20G
Burg unk.10	a	4	99.10G
Cassel 1901	d	3½	99.50G
Charl.89/99	v	4	99.70b
do. 07 uk.17	d	4	99.60b
do. 1908	v	4	99.90bG
do. 85 kv.89	v	3½	96.30G
do. 95,99,02	v	3½	91.50bB
Cöln 00/06	v	4	100.00b
do 08 uk.13	a	4	100.00b
do. 94/03	v	3½	91 25G
Cref. 00 01	a	4	99.50G
Danzig	d	3½	—.—
Barmst0714	b	4	—.—
Dt. Wilmersd	d	4	99.40B
Dortmund	v	3½	92.00B
do. 1907	a	4	99.70B
Dresd. 1900	d	4	—.—
do. 1905	d	3½	—.—
Düsseldrf99	v	4	99.30G
do. 88/03	v	3½	90 00B
Duisburg 99	a	4	99.20G
do. 1902	a	3½	—.—
Elberfeld 99	a	4	99 75G
Elbing 1917	a	4	99.00G
Erfurt 93/01	d	4	99.60G
do.	d	3½	—.—
Essen 79/01	v	3½	—.—
Frankfurt 01	e	3½	91.70B
do. 1907	d	4	99.80b
Freibg.iB.07	c	4	98.90G
Fulda 1907	a	4	99.10G
Giessen 09	a	4	99.10G
Görlitz 1900	d	4	—.—
do.	d	3½	91.80G
Halberst. 97	v	3½	90.40b
Hagen. 1908	d	4	99.25G
Halle 00/05	v	4	—.—
do. 86/92	v	3½	95.00G
Hannover 95	a	3½	—.—
Heidelbrg03	d	3½	—.—
Karlsruhe kv	b	4	99.50B
do. do.	v	3½	89.30G
do. 86/89	e	3	90.00G
Kiel 89/98	a	3½	91.75G
do. 1907	a	4	99.40bG
Königsbg.99	d	4	99.40G
Ludwigsh.06	a	4	99.00G
do. 02	v	3½	—.—
Magdeb. 91	a	4	100.00G
do. 1906	a	4	100.00G
do. 02 v. 17	d	4	—.—
Magdeburg	v	3½	91.40G
Mainzer 00	a	4	99.50G
Mannh01 06	b	4	99.40bG
Mind. 95/02	v	3½	92.50G
MülheimRhr.	d	3½	90.90G
München 94	v	3½	91.10B
do. 00 01 06	v	4	99.20bG
do. 1907/13	d	4	99.70B
do. 1908	e	4	100.00B
Nürnb 99/01	v	4	99.00G
do. 1896/98	v	3½	90.25G
Offenb. u.15	b	4	98.75G
Posen 00/05	a	4	98.40b
do. 1908/18	a	4	99.40G
do. 94/03	a	3½	88.80G
Potsdam 02	d	3½	94.50G
Rostock 03	a	3½	90.25G
Schönb.04 II	d	4	100.00G
do. 04 I	d	3½	—.—
do. 96	d	3½	92.70G
Spandau 91	d	4	99 90G
do. 95	d	3½	—.—
Stendal 01	a	4	99 00G
do. 03	d	3½	91.70G
Stett. N O P Q	v	3½	89.25bG
do. 09 R	a	3½	89.30bG
Thorn00u11	d	4	99.20G
Wiesb79/83	v	3½	95.40G
Worms01 06	v	4	99 00b

Deutsche Pfandbriefe

Berlin. Pfdb.	a	5	—.—
do. do.	a	4½	106.25b
do. do.	a	4	102.50G
do. do.	a	3½	99.90G
do. neue	a	4	99.60bB
do. do.	a	3½	89.90b
do. do.	a	3	—.—
Dt Pfb.Posen	a	4	100.80G
Kur-u.Neum.	a	3½	94 25bG
do. alte	a	3½	99.50G
do. Komm. D.	d	3½	89.80G
do. do.	d	4	100.00G
Landsch. Ctr	a	4	99.60bG
do. do.	a	3½	88.40b
do. do.	a	3	80.40G
Ostpress. u.	a	4	99.80B
do.	a	3½	89 90b
do.	a	3	79.60G
Pommersch.	a	3½	88.80bG
do.	a	3	78.00b
do. neuld.	a	3½	88.90bG
do. do	a	3	—.—
Posensche	a	4	101.25G
do. XI-XVII	a	3½	90.20b
do. Lit. D	a	4	99.10bG
do. Lit. B	a	3	79.40G
do. Lit. C	a	3½	89.30bG
Sächsische	a	3½	89 30b
do.	a	3	79.70G
do. neue	a	4	98.90bG
Schles. altld	a	3½	91.00G
do. ld.L.A C D	a	4	99.90B
do. do. do.	a	3½	90.75G
do. do. L. A	a	3	80.10bG
do. do. L. C	a	3	81.60G
do. do. L. D	a	3	81.10G
Schl.Hlst.L C	a	4	99.20B
do. do.	a	3½	—.—
Westf. Land	a	4	99.40b
do. do.	a	3½	89 50b
do. III. Folge	a	4	99.40B
Westpr. rit. I	a	4	98.75b
do. I	a	3½	—.—
do. 18	a	3½	90.60b
do. II	a	3½	—.—
do. I	a	3	—.—
do. neuld.	a	4	98.75b
do. do.	a	3½	88 60G
do. do.	a	3	78.40G
Hss.L.XIIXIII	a	4	100.40G
do. XIV XV	a	4	100.40G
do. I-XI	a	3½	89.70G
do. K.Ob. V VI	a	4	100.40G
do. do. I-IV	a	3½	89.70G
Sächs.Lw.Pf.	a	4	100 20G
do. do. XXV	v	3½	90 2bG
do. Krdb.XXII	a	4	100.20G
do. do. XXV	v	3½	90.20G

Deutsche Lose

Augsbg.7G.L	—	frc.	34.75b
Bad.Pr.A. 67	b	4	173.25b
Brschw20TL	—	frc.	199.00b
CölnMd.Pr.A	d	3½	136.40bB
Hamb.50TL	3	3	180 00G
Mein. 7Gld.L	—	frc.	35.00b
Oldenb 40TL	2	3	125.30b
B.Ostaf.Schv	a	3½	94.50b
Ostaf. Eisb.A	1	3	—.—

Ausl. Fonds u. Pfandbriefe

Arg. Eisb. 90	a	5	101.90b
do. inn Gld07	k	5	101.20B
do. Anl. v. 87	a	5	—.—
do. do. 1909	c	5	101.90b
do. ab 1000P	a	5	101.00B
inn.4000M	c	4½	—.—
do. äus.100L	d	4½	99.70bB
do. Gs8.8.97	d	4	88.50bG
Bosnisch Anl	a	4½	97.80bG
BuenAirP.08	d	5	100.80bG
do. 1910	d	4½	91.80bG
do.	c	3½	72.25G
Bulg.St.A.m.	a	6	—.—
ChileA.1911	a	5	98.60bB
do. v. 1906	d	4½	92.75G
Chin.Anl.v95	a	6	—.—
do. v. 96	d	5	100.80b
do. Hukuang	k	5	98.30b
do. Tients.P.	d	5	99.40b
do. v. 98	c	4½	94.50G
Egypt.Anleih	e	4	—.—
Finnld. Lose	—	frc.	—.—
Freib.15FrL.	—	frc.	75.75b
Grch.Monop.	a	1½	55.50b
do. 81/84	a	1,6	60.10bG
do. Pir.L.400	k	1,6	59.60bG
do. ks.Goldr.	d	1,3	46 75bG
Jap.A 10.1.7	a	4½	94.80bG
do.	a	4	89.25bG
Italien.Rent.	a	3½	—.—
MarokkoStA.	6	5	102.60G
Mex.A 1000L	q1	5	—.—
do. 200 L.	q1	5	99.60b
do. 4200M	f	4	89.40G
do. 2100M	f	4	—.—
Oest. Goldr.	d	4	96.60b
do. Kronenrt	c	4	90.70b
do. einh.kv.R	a	4	89.50b
do. Silb.-Rnt.	d	4,2	92 80b
do. Pap.-Rnt.	b	4,2	92.90b
do. 60r Lose	e	4	—.—
do. 64r Lose	—	frc.	524.00b
Port.St.-A.III	a	3	67.80G
R.dJan.100L	f	5	101.30G
Rumän. 03	f	5	101.50B
do. 89	a	4	93.10b
do. 90	a	4	94.60b
do. 91	a	4	91.90b
do. 94	a	4	92.25b
do. 96	e	4	91.80G
do. am.98	e	4	91.80bG
do. konv.	d	4	93.30bB
do. 1905	d	4	92.10G
do. 1908	d	4	92.25G
do. 1910	c	4	91.60bG
Russ.k.A. 80	e	4	91.00b
do. Goldrent.	a	5	—.—
do. Gold A.89	q3	4	—.—
do. do. 94	q1	3½	—.—
do. do. 96	q2	3	—.—
do. Eisb.A.I.II	q1	4	—.—
do. do. 02	a	4	90.50B
do. do. 05	a	4½	100.50b
do. Staatsrt.	q3	4	91.20b
do. Prm.A.64	a	5	454.00b
do. do. 66	e	5	—.—
do. Bodenkr.	a	5	113.00b
do. konv.Obl.	a	3,8	88.00bG
SaoPauloE.A	a	5	100.50G
do. Gold 08	a	5	100.60G
SchwdStA86	f	3½	—.—
Serb.amA95	a	4	84.75bG
do. Gold	f	4½	92.20bG
Siames. Anl.	c	4½	97.00b
Türk.AdmAnl	e	4	84.10bG
do. Bagd-Anl	c	4	83.60G
do. do. II	a	4	82.90bG
do. unif. 03	c	4	91.75bB
do. do. 05	c	4	81.25G
do. do. 06	g	4	81.20bG
Türk.Zoll.11	a	4	81.30b
do. 400Fr.L.	—	frc.	172.40G
Ung. Goldrt.	a	4	91.25bG
do. kleine	a	4	92.50G
do. Kronenrt.	f	4	—.—
do. kleine	f	4	89.00G
do. St.Rnt.10	c	4	89.80bG
do. do. 1897	a	3½	77.50b
do. Lose	—	frc.	368 00b
do. GrndentO	e	4	91.25bB
Bucar.Anl98	a	4½	—.—
do. 1895	c	4½	—.—
Budap.St.-A.	c	4	—.—
Buen.A1000	f	4½	—.—
do. 500 L.	f	4½	—.—
do. 100 L.	f	4½	96.00G
do. Pes.	a	6	103.70G
do. 1908	d	5	101.40B
do. 1909	a	5	100.25B
Gothnb.A. 06	h	4	97.40B
Kopenh.Ht.A.	a	3½	—.—
Lissab400M	a	4	80.50B
do. 2000 M.	a	4	80.10G
Mail45LireL	—	frc.	—.—
do. 10LireL	—	frc.	—.—
Mosk. 25-28	v	4	—.—
SofiaGold-A.	e	5	100.10b
Stockh. St.-A	k	4	—.—
Venet. 30L-L	—	frc.	42.10b
Wien CommA	a	5	—.—
do. Invest.-A.	a	4	93.00G
do. St.-A. 98	a	4	91.60G
Budp HptSpk	e	4	—.—
FinlHpVPf82	g	4	—.—
do. St.Hp.K.II	d	4½	95.20b
Jütl.KrVOb.V	l	4	95.00bB
Kopenh.K.Vr	a	4	93.90bB
Mexik. Bew.	e	4½	92.20b
NrdPf.Wibrg	d	4	—.—
Oest.Kr.L.58	—	frc.	—.—
Pest.KB.II.III	b	4	92.00G
do. K.-Obl. II	d	4	92.25G
do. Vatrl.Spk	c	4	91.10B
Poln. Pfndb.	a	4½	—.—
RaabGraz.L.	h	2½	101.70b
SchwdHPf78	a	4	—.—
do. StPfdb83	e	4	97.50bG
do. 1902/04	a	4	—.—
Serb. G. Pfb.	a	5	—.—
Stckh.86/87	v	4	—.—
Ung. Bodk.Pf	e	4	—.—
do. HpBPf97I	a	4	—.—
do. Sp. C.III	a	4	90.50b

Eisenbahn-Stamm-Aktien

Aach. Maast.	1	0	78 50bG
do. Genuss	—	frc.	78.50G
Brnschw. Ld.	1	6	126.10G
Crefelder	4	3	103.10bG
Eutin-Lüb.	1	3½	70.50b
Frkf. Güterb.	1	0	54.50bB
Halb.-Blank.	1	3½	98.00bG
Halle-Hettst.	4	3	66.75G
Kgsb. Cranz.	4	7	141.50G
Liegnitz Raw	4	4½	97.00G
Lüb.-Büch.	1	8½	186.00bB
Mckl.Fr.Wilh	4	5½	114.25G
Niederlaus.	4	3½	34.40G
Nordh. Wern.	4	3¼	75.00G
Paul. N.Rupp	4	4½	—.—
Rein Liebnw.	4	4	86.00bG
Zsch.Finstw.	4	14	270.50G
Aussig-Tepl	1	9	—.—
Buschtherdr	1	11½	—.—
Czak. Agrm.	7	5	100.00G
Oest. Staats	1	6¼	—.—
Orient. Eisb.	1	7	—.—
Raab Oedenb.	1	½	41.00bG
Südöst. (Lb.)	1	0	17.40b
Arad u. Czan	1	5	—.—
do. Pr.-A.	1	6	—.—
Warsch.-W.	1	11½	—.—
Amst.-Rottd.	1	3	—.—
Anatol. 60%	1	5	114.00G
Baltim. Ohio	7	6	107.75B
Canad. Pac.	7	9½	251.50bB
Meridional	1	5½	116.60b
Mittelmeer	1	3,4	—.—
Pensylvania	1	6	120.50b
Lux.Pr.Henri	1	6¼	161.30bG
Schantung	1	6¼	136 00B
West-Sizil.	1	3¼	74 20B

Strassen- u. Kleinbahnen

Aach.Kleinb.	1	8	150.00B
Allg.Dtsch.Kl	1	7	135 50G
do. Lok.u.Str	1	8½	163 25bG
Barm.Elbf.St	1	5	118.75G
Boch.Gels.St	1	7½	151.00G
Braunschw.	1	7	140 00b
Bresl. El.Str.	1	6¾	126.00b
Danz. do.	1	7	—.—
Dt.Eisb.B.-G.	4	6	110.75G
Elekt. Hochb.	1	5¾	137.00B
Erfurt.el.Str.	O	7	142.00G
Gr. Berl. Str.	1	8¾	186.50bG
do. Cass.Str.	O	5	110.50G
Hamb.Strssb	1	10	183.30b
Hann.St.V.A.	1	3¼	85.50G
Magdeb. Str.	1	9	183.00b
Marienb.Bnd	1	8½	137.75G
Meckl. Strb.	1	6	159.50b
Niederwaldb	1	¾	28.75G
Posener Str.	1	9½	184.50b
Stettin. Strb.	1	8½	170.00G
do. V.-A.	1	8½	170.50B
Südd. Eisenb	4	0	123 50B
Ver.Eis.B.VA	1	0	52.10G

Schiffahrts-Aktien

Argo,Dampf.	1	7	107.80bG
Berlin. Lloyd	1	5	113.25G
D.Austr. Dpf.	1	11	163.50bG
Hmb.Am. Pck	1	9	138.80bG
Hansa Dmpf.	1	15	225.60bG
Kopenh. Dpf.	1	6	106.25bG
Nordd. Lloyd	1	5	107.80b
Schl.Dpf.Co.	1	0	73.00bG
V. ElbeSaale	1	0	68.10G

Eisenb.-Prioritäts-Obligat.

Brschw.Ldsb	a	3½	—.—
Halb.Blnk 84	a	3½	87.75bG
do. 1895/03	a	3½	86.50bG
do. 1909	a	4	97.50B
Mckl.Fr.Wilh	a	4	98.50G
NordhWernE	d	4	93.00G
Zschpk Finst	d	3½	—.—
Böhm.NrdbG	a	4	95.60G
Elis.WGld stf	d	4	97.10bB
Gal.Carl-Lw.	a	4	...
Kronp.Rudb.	d	4	92.00G
Nagykikinda	a	4	87.00bG
OestLokalbG	a	4	92.50b
do. GoldPr74	f	5	—.—
do. UngSt.alt	c	3	78.25bG
do. 1885	c	3	—.—
do. Ergznetz	e	3	77.10G
do. Gold	e	4	95.10G
DuxBod.Gold	a	4	—.—
do. Silber	a	4	90.60G
Kasch.O. Gld	a	4	91.80G
do. Silb. 89	a	4	89.70B
Lmb.Czn.stf.	e	4	89.90B
Oest.U.St.95	e	3	75.10G
do. do. I II	e	5	104.90G
RaabOedb.G	d	3	77.25bG
Südöst. (Lb.)	a	2,6	54.25G
do. Obligat.	a	5	99.60B
do. Serie E.	e	4	79.80G
Ung. Lokalb.	a	4½	96.90G
do. do.	a	4	92.60bG
Ivang.Domb.	a	4½	99.60G
Kursk Ch.Az.	a	4	88 30G
do. von 1889	d	4	89.50B
Mosk.Jar.A.	d	4	—.—
do. -Kursk	e	4	83 70B
do. -Smol.	e	4	88.30G
Nicolai-Obl.	e	4	—.—
Orel-Gr. 89	d	4	89.70b
Süd-Westb.	a	4	88.90G
Transkauk.	k	3	—.—
Koslow-Wor.	d	4	88 30G
Kursk-Kiew	b	4	90.90B
Lodz. Fabr.B	a	4	90.10G
Moskau Kas.	a	4½	96.70b
do. do.	a	4	89.00B
Mosk.KiewW	a	4½	97.20B
do. do.	d	4	85.00b
Mosk.Rjasan	b	4	90.30bG
do. WindRyb.	d	4	88.40bG
Podol.Eisnb.	d	4½	95.80b
Rjäsan-Kozl	d	4	88.40bG
do. Uralsk94	c	4	—.—
do. 07 uk.08	e	4	88.50bB
Rybinskgar.	f	4	88.75bG
Süd-Ost 98	e	4	88.60b
WrschWX.XI	a	4	91.50bG
Wladik. 20	a	4½	—.—
do. 1885	a	4	89.70G
do. 1898	d	4	88.70G
An.Eis.2040	d	4½	—.—
do. kleine	d	4½	97.60G
do. Erg.-Netz	d	4½	97.20G
Ital.Eisb.O.g	a	2,4	—.—
do. Mittelm.	a	4	—.—
Macedon. B.	a	3	66.00bG
do. kleine	a	3	67.80G
Portug.1886	a	3	77.25G
do. 89 abg. I	a	4½	—.—
do. do. II	—	frc.	—.—
DenverRioRI	b	5	94.50G
Ferrocarrils	a	4½	92.00G
North.Fac.Pr	q1	4	—.—
Pennsylvan.	f	3½	—.—
SouthPac.55	a	4	—.—
St.LouisS.Fr	a	4	—.—
do. 1927	l	5	88.40G
StLouisSWst	e	4	—.—
Tehuant. G.A	a	5	99 25G
do. unk.14	a	4½	93.90G

Deutsche Hypoth.-Pfandb.

Bayr.Hyp dW	v	3½	91.20B
Berl.Hyp.Bk.	v	4	95.80bG
do. abg.	v	3½	88 30G
do. V u. VI	v	4½	100.70B
XIII XIV u.19	v	4	98.75bG
do. XV XVI 21	v	4	96.75bG
do. uk. 1916	a	3½	91.30bG
do. I II u. 14	v	4	97.50bG
do. III IV u15	v	4	97.50G
do. VII VIII 18	v	4	98.50bG
do. KOb.Iu18	a	4	100.00G
BrH.XVI-XXII	v	4	97.90G
do. XXIIIu.15	a	4	98.75G
do. XXIVu.18	d	4	98.75B
do. XXV u.20	d	4	99.10b
do. XXVI u.21	d	4	100.00G
do. X XI	d	3½	95.25G
II-IX XII-XIX	v	3½	89.60G
do. XX 1910	d	3½	90.40G
Dt.HpB.IV-VI	v	5	—
do. do. XVII	a	4½	100.50bG
do. do. kv.	d	4	96.00G
do. VII X XI XII	v	4	97.90bG
do. XIII u.13	v	3½	91.75bG
do. XIV u.14	d	4	98.10bG
do. XV XVI	v	4	98.10bG
do. XVIII XIX	v	4	98.75bG
do. XX XXI	v	4	99 00bG
do. XXII XXIII	v	4	99.70G
do. VIII IX	d	3½	88.70bG
do. K.-Obl.13	a	3½	93.25bG
do. do. 17	d	4	100.00bG
do. I uk. 13	a	3½	90 25G
Frkf.H Pf.XIV	d	4	98.90G
do. HpKrV.43	c	4	99.00G
do. do. 46	c	4	98.50G
do. do. 47	a	4	99.10G
do. do. 51	a	4	99.70G
do. do. 44	a	3½	93.00G
GothaGrdk.II	a	3½	118 25b
do. III IV	a	3½	100.25G
do. VI VII	a	4	98.00bG
do. X IXa	d	4	98.10bG
do. X XII	v	4	98.00G
do. XIII u. 15	a	4	98.20G
do. XIV u. 16	d	4	98.20G
do. XV u. 17	d	4	98.20G
do. XVI u. 19	a	4	99.00G
do. V VII	v	3½	89.00G
do. XI uk. 13	d	3½	89.30G
Hamb.Hp.-B.	a	4	97.75bG
do. unk. 13	d	4	97.75bG
do. unk. 16	b	4	98.00G
do. unk. 18	b	4	98.50bG
do. unk. 21	d	4	99.50bG
do. S. 1-190	v	3½	89.00bG
do. unk. 13	d	3½	89.00G
Han B.III-VIII	a	4	98.00bG
do. IX-X	d	4	98.50bG
do. XI XIII	d	4	99.10bG
do. XIV u. 18	d	4	99.10G
do. XV u. 19	a	4	99.10G
do. XVI	a	4	99.50G
Lpz HB.F.VIII	v	4	99.80G
do. do. IX	d	4	98.70G
do. do. XI	a	4	98.90G
do. Ser.E.VII	v	3½	90.00G
MecklHuW.I.II	a	4	98.00G
do. IV uk. 13	a	4	98.00G
do. VI uk. 15	a	4	98.30G
do. I uk. 13	a	3½	92.40G
do. a. kv.II.III	a	3½	89.00bG
do. Strel.H Pf	a	4	96.00G
do. do.	a	3½	88.50G
MgH. II VI VII	v	4	97.70bG
do. VIII IX 14	v	4	97.80bG
do. XI uk. 16	a	4	98.10bG
do. XII uk.17	a	4	98.30bG
do. XIII uk.18	c	4	98.50bG
do. XIV uk.19	e	4	98.80bG
do. XV uk.20	d	4	99 30bG
do. XVI uk.21	d	4	99.50bG
do. konv.	v	3½	89.00bG
do. X uk. 13	a	3½	90.00G
do. Präm.Pfb	2	4	136.00bB
MittBd.IV.09	a	4	97.50G
do. VI uk. 15	d	4	98.50G
do. Grndr.-B.	a	4	98.25G
do. do.	d	3½	90.25G
Nrdd Gr.III-V	a	4	97.10bG
do. VI X XI XII	v	4	97.10bG
do. XV	a	4	97.50G
do. XVI uk.17	a	4	98.00G
do. XVII u.19	e	4	98.50bG
do. XVIIIu.21	a	4	99.00
do. XIV	d	3½	91.80bB
do. VII-IX	v	3½	89.00G
do. XIII	d	3½	90.00G
Pfalz.Hp.Pfb	v	3½	89.30G
Pr.Bod.Pf. IV	a	4½	114.25G
XIII XIV XVII	v	4	98.00bG
do. XVIII XIX	v	4	98.00bG
do. XXI	d	4	98.00bG
do XXII u.15	a	4	98.25G
do. XXIV u.16	d	4	98.30bG
do. XXV u.18	a	4	98.50G
do. XXVI u.19	a	4	98.70bG
do. XXVIII 21	d	4	99.25bG
do. XX u. 13	a	3½	91.75bG
do. XI XV XVI	v	3½	88.90G
Pr.Ctr.Bd.90	d	4	98.00bG
do. 99 01 03	a	4	97.80bG
do. v.06 u.16	a	4	98.20G
do. v.07 u.17	a	4	98.20G
do. v.09 u.19	e	4	98.80bG
do. v.10 u.20	c	4	99.00bG
do. v. 86. 89	v	3½	87.90b
do. v. 94, 96	v	3½	87.90b
do. v.04 u.13	a	3½	88.30G
do. K.-O.v.01	a	4	99.60b
do. do. 1908	a	4	99.80G
do. do.87/96	d	3½	89.10bG
do. v.06 u.16	a	3½	89.80G
Pr. Hyp.A.-B.	a	3,6	—.—
do. do.	v	3,2	95.10G
do. do.	v	2,8	87.00G
do. abg. 80	a	4½	—.—
do. abg.	v	4	95.90bG
do. do.	v	3½	87.90bG
do. uk.1913	a	4	98.00G
do. uk.1914	v	4	98.00G
do. uk.1917	v	4	98.10G
do. uk.1919	d	4	98.50bG
Pr. Komm.Ob	a	4	99.80G
do. do. 1909	a	4	100.00G
do. do. 1921	v	4	100.50G
do. Hyp.Vers	d	4	98.70G
do. do.	v	3½	93.10G
PrPfdb BXXII	a	4	97.80bG
do. XVIII-XXI	v	4	97.80bG
do. XXV (14)	a	4	98.00bG
do. XXVII(15)	d	4	98.25bG
do. XXVIII(17)	d	4	98.50bG
do. XXIX(19)	a	4	98.60B
do. XXX XXXI	v	4	99.50bG
do. XXVI(14)	a	3½	91.90G
PrPXVII XVIII	v	3½	88.90bG
do. XXIV	a	3½	88.90bG
do. KlbOb.08	a	4	97.80bG
do. KO VI(17)	a	4	99.90G
do. IX (20)	a	4	100.00G
do. X (21)	d	4	100.50G
do. IV	a	3½	93.10G
do. III	d	3½	90.25bG
do. V uk. 17	a	3½	92,00G
RhHPf83-85	d	4	98.00bG
do. unk. 21	a	4	99,80G
do. 69-82	v	3½	88.70bG
do. Kom.Obl.	d	3½	89.20G
RhWstfXIXA	v	4	97.50bG
do. X uk. 15	a	4	97.80bG
do. XI uk. 18	d	4	98.40bG
do. XII uk.20	a	4	99.00bG
do. XIII uk.22	d	4	99.75G
do. II IV VI	v	3½	89.00G
SächsBdk.III	a	4	—.—
do. IV uk. 10	a	4	99.25G
do. I II	v	3½	89.75b
Schl.Bdk.I-V	v	4	97.60bG
do. do. I-IV	v	3½	88.20bG
Schwb II-VVI	v	4	97.80G
do. VIII	d	4	99,00G
do. VII	d	3½	93.00G
do. I	a	3½	90.00G
Südd. Bodkr.	v	4	99.80G
do. do.	d	3½	89.40G
WstdB II VVI	v	4	98.00bG
do. do. VII	d	4	98.00G
do. do. VIII	d	4	98.60G
do. do. X	d	4	99.20bG
do. III IV	v	3½	89.25bG
do. do. IX	a	3½	89.70G

Obligat. indust. Gesellsch.

* hypothekar. sichergestellt

Dt.Atlant.Tel	a	*4	98.75G
O.Nied.Tel.G	a	4	100.25B
Ueberldztr.2	a	4½	99.50G
AG.f.Anil.F.5	d	*4	—.—
A.G.f.Mont.2	d	4	102.75G
Adler Cem. 3	a	*4½	99.75B
AllgD.Kl.ab2	v	*3	75.90b
do. Elekt. G.	v	4	98.00bG
do. do. 08 VI	a	4½	102 20bB
do. Lok.u.St.	v	4½	100.40G
do. 96/98 3	a	4	99.00b
Alsen P.-C. 2	a	4½	—.—
AlkaliRomb3	d	5	100 90b
AnhKhl 1912	a	*4	93.10bG
AplerbHBm3	e	4½	—.—
AschaffbP.2	a	*4½	—.—
Bergm. El. 3	a	4½	100,30G
Berl.Braunk.	a	*4½	—.—
do. Elekt.-W.	d	*4	97.40b
do. unk.1912	a	*4	—.—
do. unk.1906	a	*4½	101.25b
do. unk.1911	d	4½	102.00G
do. HGKaisrh	d	*4½	—.—
do. unk.1912	d	4½	99.60b
Bismarckh.3	d	*4½	100 80G
Bochum.Bgw	a	*4	93.50B
Brsch.Kohl 3	a	*4½	—.—
Bresl.Wgg.3	a	4	—.—
BrownBoveri	a	4½	—.—
Buder.Eis. 3	d	*4	—.—
Burb.Gwks.3	a	*5	103.70b
CalmonAsb5	a	*4½	93.75G
Charl.Czrn.3	d	*4½	100.75G
ChFabWeil.2	d	4	—.—
CölnGasuE3	d	4½	96.00b
Cont.Wass.3	a	4½	101.40G
CrefeldStr.3	a	4½	98.00G
Dannenb. 3	a	*4	—.—
Dess.GasG.5	a	4½	103.80b
Dt.-Lux.Bgw.	a	*4½	—.—
do. 2	a	*4½	101.40b
D.Uebrs.El.3	a	5	104.50bG
Dt. Bierbr. 3	d	*4½	—.—
Dt.Eisb.BG.2	d	4	94.75G
do. S. II 2	d	4½	100.00G
Dt.Kabelw. 3	d	*4½	—.—
Dt.Wassrw.2	a	4	97.00G
Dt.Kaiser Gw	a	*4	—.—
Donnersmkh	d	*3½	—.—
do. unk.06	a	*4	—.—
Dorstf.Gew 2	a	*4	—.—
Drtm.Un 100	d	*4½	100.00B
do. u. 14 103	a	*4½	101 00b
do. 100	a	4	98 00G
DssldDsbKl5	d	4	96.00G
Eintr.Tiefb.3	b	4½	—.—
EisnhSilesia	a	*4½	—.—
Elbrf.Papf.3	a	*4½	95.50G
Elkt.Hochb.5	d	4	99.40B
do. uk. 23	a	4	97.60bG
do. 5	d	3½	89.00G
Elekt Südw.2	d	4	93,00b
do. do. 2	d	4½	—.—
El.Licht u.K4	d	4½	103.50b
El.Lief.-Gs.5	d	4½	102.90B
Elektroch.W.	a	*4½	100.20bB
EnglWilwM3	a	*4	—.—
do. 5	d	*4½	—.—
Flnsb.Schffb	b	*4½	—.—
Frist.Rossm.	d	*4½	—.—
Gelsenk.Bgw	d	*4	100.00B
GgMar.Bgw3	e	*4½	100.25G
do. 3	a	*4	—.—
Germ.Schff2	d	*4	100.00bG
Ges.f.el.Unt.	d	4	95.25bG
do. 3	a	4½	102,40b
Gl.-aufSnd.3	a	*4½	99.75G
Gr.Berl.Str 3	a	4	100.25bG
HmbAm.Pckf	b	4½	101 25B
do. 3	e	4½	103.00bB
HdlBelleall3	a	*4½	101.75G
Harp.Bergw.	a	*4	100.25b
Hartm. M. 3	a	*4½	103,10G
Hasp.Eisw.3	a	*4½	100 25b
HenckWlfb.5	d	*4½	105.00G
Herne Ver. 3	a	4½	100.90b
Hibernia	a	*4	—.—
Hirschb. L.3	d	*4½	—.—
HöchstFbw.3	a	4	100.75G
Hörd.Brgw.3	a	*4	99.10G
Hösch Sthlw.	d	4	100 00b
HohenfGws3	a	*5	103.80G
Hüsten.Gwks	a	*4	94.50G
IlseBergb. 2	a	*4	—.—
JessenKali2	a	*4½	98.75B
Kaliw.Aschrl	f	*4	97.40G
Kattow. Bgw.	d	*3½	93.00G
KnMarienh 5	a	*4½	—.—
KönigWilh. 2	a	*4½	100.30G
do. uk. 10 2	a	*4	95.50G
Gb.Körting 3	a	4½	101.25B
Krupp-Oblig	a	*4	98.00G
do. 1908	a	*4	98.00G
Lahm.&Co. 3	d	4½	100 90b
Laurahütte	a	*4	96.00G
do.	c	*3½	90.00G
Ldf.EyckSt.5	—	*fr.	5 75G
Leonh.Brk. 3	a	4½	100.75G
Leopold-Gr.	a	*4½	100.50G
Ldw.Löwe&C	d	4	98.80G
LwnbrllSch2	d	*4½	101.75G
MgdbBaub.3	a	*4½	—.—
Mannesmr.5	a	4½	103 00B
M-FBreuer 5	d	*5	101.00B
Mnd&Schw 3	a	*4½	99.40B
Mix & Genest	a	4½	96.75bG
Mülh.Brgb.2	a	*4½	101 00G
N.BodenAG 2	a	4	91.60bG
do. do. 1	a	3½	87.25G
N.PhotogG.2	d	4½	89,00G
NiedrlausK2	d	*4½	100.80B
Nrdd.Eisw. 3	d	*4	93.25G
Nordd. Lloyd	d	4½	100.20b
do.	d	4	95.90B
ObschlEisb3	a	*4	95.10G
do. 12 3	e	*4½	101.00bB
do. Eis.-Ind.	a	*4	92.50G
do. Koksw. 3	a	*4	97,75G
Ornst.Kopp3	e	*4½	102.80G
PatzenhBr. 3	v	*4	103.25G
PhönixBgw.3	d	4½	103.90bB
Rh.Ant.Khl.2	a	*4	92.25G
do. Braunk.2	d	*4½	101.10G
do. do. 09 2	d	*4½	101.10b
RhMet105rz	d	4	93.10B
RhWstfElkt2	d	4	92.75bG
do. do. 2	d	4½	101.30B
do. Kalk 5	a	*4½	103.10G
Romb.Hütt.3	a	*4½	102.90b
Rybn.Steink.	a	*4½	—.—
Sächs.El.L.5	1	4½	102.10G
Sauerbrey 3	a	*4½	99.50G
Schalk.Gr99	a	*4	94,50bG
Schl Kleinb3	v	*4½	101.25bG
Schuck.&C 2	a	4	96 75G
do. 2	d	4½	101.60B
Schulth.Br.5	a	*4	—.—
Seebeck S. 2	a	*5	92,00G
Fr.Seiff.&C3	a	*4½	101.75G
Siem.El.13 3	d	4½	102.00bG
Siem. Glas 3	a	4½	101,75bB
Siem.Halsk3	d	4	98,50B
Siem Schck3	a	4½	102.60bB
SimonCell. 5	a	4	94 75B
StettBredC5	a	*4½	99,40G
do. Strassb 3	a	4	—
Stoew.Nhm 2	a	*4½	101.25G
Tangermd. 3	d	*4½	100.50G
TelephBerl2	a	4½	100.80G
Teuton. Misb	a	*4½	—.—
ThaleEisnh 2	a	*4½	101.75G
Thiederh.Gw	a	*4½	97,25G
ThielWnckl2	a	*4½	—.—
Unt.d.Linden	a	*4	92.00b
Ver. Dmpfz.5	d	*5	88 50G
VEisb.uBG. 2	a	*4	91.00G
Westd.Eisb2	a	4	90.00bG
do. Eisenw. 2	a	*4½	99.50G
WestfDraht3	a	*4	98.25G
WstlVrortb3	d	4	98 60G
Wilhelmsh. 3	a	*4½	100 75G
Zech.Krieb 3	a	*4½	99.00G
Zeitz.Msch 3	d	*4½	101,30G
ZellstWldh.2	a	*4½	101.10B
Zoolog.Gart.	a	4½	101,50bG
do.	d	4	96 50G
Grängesbrg.	e	*4½	103.00G
Haidar P.-H.	d	5	102.30G
Napht GoldA.	d	*4½	100.00G
do.	a	*5	101.90B
SteauaRm. 5	e	5	105.00B
Victor. Falls	a	5	101.25bG

Bank-Aktien

Bk.f.Brauer I	4	4	82.50G
Bk.f.Thürng.	7	7½	139.50G
Barm. Bankv.	1	6½	121.00b
do. Kreditbk.	1	6	107.40G
Berg. Märk.B	1	7	151.20b
Brl.Hand.Gs.	1	9½	167.50bG
do. Hypoth.B.	1	6½	119.90b
do. Kassenv.	1	6¼	—.—
do. Maklerv.	1	7	110 50b
Bras. Bk.f.D.	7	10	171 25b
Braunschw B	1	5½	114.00B
do. Hann.Hyp	1	8½	170.00G
BrslDisk abg	1	6	108.60bG
Chemn.Bnkv.	1	5	108 50bG
GrdVNeviges	1	6½	111 10G
Ctrlb.fEisbw	7	7	136.50G
Coburg.Kred	1	5	93 90G
Com.u.DiskB	1	6	113.10bG
Dän.Lndm.B.	1	8	139 25b
Danzig.Prvtb	1	7½	127.50G
Darmst. Mk.	1	6½	122.25B
Dessau.Ldb.	1	6½	113 00bG
Dt.-Asiat.Bk.	1	8	136.50B
Dt. Ansiedlb.	1	8	135.25G
Deutsche Bk.	1	12½	256.50b
do. Effekt.-B.	1	6	119.25G
do. Hypoth.B.	1	8	153.25bG
do. Nation.B.	1	6	117.60bG
do. Paläst.B.	1	7	121.60G
do. Uebers.B	1	9	164.75bG
Disk.-Komm.	1	10	184.25G
DresdnerBk.	1	8½	153.70b
Elberf. Bnkv.	1	6½	105.80bG
Essen.Bankv	1	7	116 50bG
do. Kredit	1	8½	162.90bB
Gotha Grdkr.	1	9	170.00bG
do. Privatbk.	1	6⅔	127.60G
Hamb.Hyp.B.	1	9	180.25G
Hannov.Bank	1	7½	145.75G
Hildesh. Bk.	1	9	170.00bG
Immb.Verkb.	—	frc.	575.00bG
Kieler Bank	1	7	118.00B
Königsb.V.B.	1	7	130.25G
Landbank	1	5	100.00bG
Leipz. Crd.A.	1	9	162.50bG
Lüb.Comm.B	1	8	131.25bG
Luxemb.Int B	1	9	172.25G
Magdeb.B.V.	1	6	116.00bG
MarkischeB.	1	6	101.50B
Mecklb.B.40	1	8	123.90B
do. Hypoth.B.	1	15	294.00G
Meining. do.	1	7	139.00G
Mitteld.Bodk	1	5½	101.00b
do. Kreditb.	1	6½	118.25bG
do. Privatb.	1	7	123.50bG
Mittelrh. Bk.	1	6	109.30bG
Mülh.a.R.Bk.	1	4	98.50G
Nat.-Bnk.f.D.	1	7	122.60b
Nrdd.Grdkrb	1	6	119.25G
do. Kred Anst	1	7	120.50bG
Oest.Kred.A.	1	10,81	199.75b
OldbSp.uLhb	1	9	179.25G
Osnabr.Bank	1	4	128.50B
Ostb.f.H.u.G.	1	7	125 75G
Petersb.Disk	1	12	203.00bG
do. Int. H.-B.	1	13	209.25b
PfälzischeB.	1	7	130.00G
Potsd. Kr.-B.	1	7½	121.00G
Preuss.BdKr	1	8	159 80b
do. Ctr.Bd.Kr	1	9½	192.50G
do. Hyp.A.-B.	1	6	120.25bG
do. Leihhaus	1	0	80 00G
do. Pfdbr.-B.	1	8	157.30bG
Reichsb.Anl.	1	5.86	137.25b
RheinBk.abg	1	7	108.60bG
do. Krd.Bk.	1	7	135.20G
Rh.WstfBdkr	1	8½	167.25bG
do. Disk.	1	7	125.00bG
RigaerKomm	1	7	107.60bG
Rostock. Bk.	1	4	90.00G
Russ.B.f.a.H	1	10	162.40b
Sächs. Bank	1	8	155.00b
do. Bd.Kr.-A.	1	7	140.90B
Schaaffh Bkv	1	7½	128.00bG
Schles. Bkv.	1	7½	155.50bB
do. Bd.Kr.-A.	1	8	160.40B
SchwrzbHpB	1	5½	110.25b
do. Landb.40	1	8	124.40b
Sibir. Hdlsb.	1	15	254.00b
Siegener Bk.	1	7	123.25bB
Südd. Bodkr.	1	8	—.—
do. Disc.Ges.	1	6	116.75G
Ver.BHbg.80	1	9	—.—
Warsch.Com	1	12	177.00bG
Wstd. Bdkr.A	1	7½	147.00G
WstfLippVrb	1	5	100.25G
Wien. Bankv.	1	7½	—.—
Ctb.fEbw0b3	a	4	94.25G
Dtsch. Ans.B.	a	4	92.75G
Landb.Obl. 3	a	4½	100.00G

Industrie-Aktien

Berliner Brauereien

Brl.Kindl-Br.	O	14	247.50bG
do. St.-P.	O	16	268.75G
Brl.Unionsbr	O	3	91.80bG
Bock. kv.u.n.	O	6	113.75bG
Böhm.Brauh.	O	5	154 25bG
BolleWb.abg	O	0	149.25G
Dtsch.Bierb.	O	5	108.00bG
E. Engelhrdt.	O	13	217.75G
Friedrichsh.	O	4	91.75bG
Gebhardt	O	3	59.75B
Germania	O	0	53.25G
Hilsebein	O	0	50.75bG
Königstadt	O	4½	95.00bG
LandréWssb	O	5	124.90bG
Löwnb.H.Sch	O	12	263.00G
MünchBrauh	O	7	120.50G
Patzenhofer	O	14	244.50bG
Pfefferberg	O	10	206.00bG
SchönebSch	O	11	228.25bG
Schultheiss	9	15	259.50bG
SpandauerB	O	5	128.50bG
Victoria	O	6	108.50G

Auswärtige

Boch. Victor.	8	7	114.75bG
Brauh.Nürnb	O	9	180.75B
BriegerSt.Br	9	5½	103.00G
Danziger	O	12	194.00G
Dortmunder	O	20	364.00G
do. Unions	O	20	406.25bG
Drtm. Victor.	O	6	110.25G
Düssld Adler	O	6	93.50G
Düss.Höfelb.	O	10	159.50G
Frankf. Henn	O	7	123.00G
Germn.Drtm.	O	8	144.00bB
Gevelsberg.	O	5	82.60bG
Glückauf	O	8	132.50G
Henning. Rfb	O	3½	68.75bG
Herkul.Cass.	O	9	—.—
Holsten	O	13	192.00G
Hugger Pos.	O	8½	142 00G
Isenbeck&C.	O	6	102.00G
Kiel. Schloss	O	8	135.00G
Klstrbr. Röd.	O	5	99.00bB
KönigB.Beck	O	9	162.50G
Kunterstein.	O	4	76.50G
Leipz Riebek	O	10	186.00b
Lindbr. Unna	O	5	71.50G
Lindener	O	13	220.50G
Löwenbr.Dtm	O	10	180.30B
Merzig.Br.	O	9	167.00G
Müs.Lngndr.	7	7	142.00B
Oberschles.	1	5½	97.00B
Oppelner	O	3½	68.60G
Paulshöhe	O	4	92.50G
Reichelbräu	7	11	200.75b
Rostocker	O	10	187.50B
Schlegel	O	10	161.00G
Schöfferhof	O	0	91.60G
Schwaben Br	O	10	148.00G
Sinner	1	12	229.00bG
vTuchersche	7	14	263 50bG
Vrnsb Artern	O	6	103.50B
Wickül. Köpp	N	7	137 00B
Wiesb. Kron.	O	0	38.10G

Aach. Spinn	1	5	108.75G
Accum.-Fab.	1	25	424 90b
do. Boese VA.	1	0	1.90b
A.-G. f Anilinf	1	20	391.00bG
do. f.Bauausf	1	5	98.10bG
do. fBürst.Ind	7	9	148 10G
do. f.Mnt.Ind.	4	0	49.00B
do. f. Pappenf	4	4½	90.25bG
do. f. Verkrsw	1	13	207 00bG
Adler Cem.kv	1	0	137 00bG
Adlerhütte	1	11	173.00bG
Adlerwerke	N	30	473.50bG
Admiralsg. B	1	0	36.75bG
do. V.-A.	1	0	67 50G
Alexanderwk	7	0	133.25bG
AlfldGron.Pp	1	6	112.50G
AllgBerl Omn	1	7	165.25bG
do. Elekt.-G.	7	14	263.00bG
do. Häuserb.	1	0	60.25G
Alsen, Prtl.Z.	1	15	235 00bG
Alumin.-Ind.	1	14	253.00bG
Ammendorf P	7	28	422.00bG
AmtsgPank B	—	frc.	75.50bG
Anglo Contin	1	7½	117.50B
Anhalt. Kohl.	1	7	159.00bG
do. A.	1	6	116 25G
Ankrw. Hgstb	9	5	126.00bB
Annab. Stng.	7	7	160 50bG
Annen. Gusst	7	4	117.00bG
AplerbBergb	1	7	144 50bG
Archimedes	7	3	141.00bG
Arenbrg. Bgb	1	16½	413.00bG
Arnsdorf Pap	O	9	130.00bG
Aschaffnb Pp	1	8	133 25G
Aumetz-Frd.	7	12	196.40bG
Bad. Anilinf	1	25	497.75b
Baer &St.Met	1	27	426.00bG
Balcke Msch.	1	16	244.00bG
Balcke, Tell.	7	0	114.50G
Bamb. Mälz.	8	6	—.—
Barcelona El	1	8	—.—
Bartz&Co Sp	1	10	164.75bG
Basalt Akt. G.	1	6	109.00bB
Bau KaisWSt.	O	1½	43.00G
Baul. Seestr.	—	frc.	101.00bG
Bv. Weissens	—	frc.	1048bG
Bayr. Cellul.	1	12	175 00b
do. Hartstein	1	11	148.50G
Bazar Genss.	—	72	935.00G
Bedbrg. Wllw	1	0	44.75bG
BembergJ.F.	O	0	56 00bB
Bendix Holzb	5	3½	78.50G
Berg Eveking	7	0	96 00bG
Jul. BergerTf	1	20	295.25bG
Berg. Mk. Ind	1	0	75 75bG
Bergm.Elekt.	1	12	158 00bG
Brl.Anh Msch	1	10	188 75bG
do. Cementb.	—	frc.	695.00B
do. Cichor.F.	1	frc.	148.00G
do. Eispalast	1	0	49.00bG
do. Elekt.-W.	7	12	198.00bB
do. do.	7	4½	103.60G
do. Gub.Hutf.	1	14	222.00G
do. Hlz-Cmpt	1	6	91.75b
do. Ht.Kaisrh	1	0	78.00b
do. JuteSpVA	7	4	89.00b
do. Maschin.	7	13½	238 00G
do. Mühlen	7	7	122.50bG
do. NeurK.VA	7	3	58.30G
do. SpedV.kv	1	10	166.50G
do. do. V.A.	1	9	151.50G
do. Terr.u.B.	1	0	44.75bG
Bernb. Msch.	1	0	73 00bG
Berth. Schrft	1	15	286.00b
Berzelius Bw	1	6	122.60bG
Beton u.Mon.	2	10	162.75G
Bielef. Msch.	O	28	478.00b
Bing. Metall	1	11	208.75b
Bismarckhtt.	7	0	142.25bG
C.Blumwe &S	1	7	114.25bG
Bochum. Bgw	1	5	149.00bG
do. Gussstahl	7	12½	230.25bG
Bod.G.Berl.N	1	0	69.50G
do HchbSchA	—	frc.	80.10bG
Böhler & Co.	1	12	210.00b
Borsigwalde	—	frc.	84.50G
Bösperd. Ww	7	2	105 10bG
Braunk.u.Br.	7	12	200.00bB
Brnschw.Kbl.	1	10	222.00G
do. Pr.-A.	1	11	226.25bG
do. Jute	7	12	211.00bG
Bredow.Zckf.	7	6	92.80G
Breitenb. Zm	1	0	108.25b
Bremer Gas	1	5½	93 10G
do. Linoleum	1	12	196.75bG
do. Wollkäm.	1	16	257.50G
Brest. Spritf.	O	21	401.75bG
do. WgfLinke	1	35	—.—
do. do. V.-A.	1	4½	—.—
Brown Boverl	4	7	133.00G
Bruchsal M.	1	25	379.50bG
Buderus Eis.	1	6	111.50bG
Busch Opt. I.	4	15	274.75bG
Busch Wg.VA	O	16	248.25bG
Butzke Met.	1	7	114.00B
Carol.b.Offl.	1	30	429.00G
Carlshütte	7	6½	116.00B
Cart. Loschw	7	25	452.00B
do. do.	7	15	257.50bG
Cassel Fedst	1	15	220.50bG
Charl. Wass.	O	12	257.00b
Charlottenh.	7	12	241.00bG
Chemische Fabrik Buckau	1	12	190.50bG
do. St.P.	1	12	193 00G
Gelsenk.	1	10	150.00b
Griesh. El.	1	14	260.75bB
Grünau	1	10	213.25G
v. Heyden	1	14	270.50bG
Hönning	7	9½	159.80bG
Milch	N	15	284.50bG
Oranienb.	1	8	144.25G
Weiler	1	12	242.25bG
Albert	1	32	460 25bG
Chemn. Wrkz	7	0	77.80b
CölnerBgwV.	1	30	467.00bG
do. Gas u. El.	1	4	67.50bG
Cöln-Müsen	7	0	68.50G
Concordia B.	1	16	303.00bG
do. ch.	7	13	214.00bG
do. Sp.	1	7½	138.10bG
Consolidat.	1	19	361.00G
Cont ElNrbVA	4	4½	103.75G
do. St.A.	4	0	77.00bG
Cont. Wassw.	1	8	151 60G
Cottb. Masch	O	3	78.00bG
Cröllw. Pap	7	12	190.00bB
Daiml. Mot.	1	10	256.50b
Delmenh.Lin.	1	24	320.30bG
Dessau. Gas	1	11	194.00B
Dt.Atl. Teleg.	1	7½	130.00bG
do. Babcock	O	7	146.00bG
Dt Lx. Bgw.V.	7	11	188.50B
do. Nied.Tel.	1	6½	117.50G
do. Oest. Bw.	1	11	249.50G
do. Ostaf.Gs.	1	8	169.00G
do. Südam.Tl	1	6	110.00G
do. Ueb.El.G.	1	10	177 50bG
do. Asph.Ges.	1	7	122.75G
do. Erdöl	1	23	286.50b
do. Gasglühl.	7	50	672.00bG
Dt. Jute i.Ms.	1	20	312.00bG
do. Kabelwk.	1	7	126.00G
do. Kaliwerk.	1	9	147.25bG
do. Lin. Rixd.	1	10	164.50bG
do. Speisew.	O	10	187.50G
do. Spiegelgl	1	25	359.75B
do. Steinzg.	1	16	241.50bG
do. Tonröhr.	1	10	148.25bG
do. Waffenf.	1	25	441.50bG
do. Wag. L.A.	1	12	193.50bG
do. Wasswrk.	1	4½	108.50B
Dt.Eisenhnd.	1	6	126.10bG
Dinnendahl	7	0	29.00G
Dommitsch	4	9	132.60G
Donnersm.	1	16	312.00bG
Dör.&Lehrm.	1	10	160.25G
do. Vrz.-A.	1	6	110.25bG
Dresd. Baug.	1	5	131.25B
do. Gardinen	6	10	166.25bG
do. Gasmot.	1	11	164.00bG
Düren Metall	1	12	197.00G
Düssld. Eish.	O	8	163.25bG
do. Kammg.	1	8	137.50b
do. Maschin.	1	6	116.00bG
do. Röhr.Ind.	7	7	125.50G
do. Waggon	7	13	249.60b
DuxerKohl. V.	1	14	271.00G
do. Porzell.	1	7	116.90bG
Dynam. Trust	5	10	188.30b
Eckert M.-F	O	10	153.90bB
Egest. Salin.	1	13	191.75bG
EintrachtBrk	1	27	493.75bG
Eisg. Velbert	7	3	91.10G
Eisnh. Siles.	1	11	175.25bG
Eisenw.Kraft	1	12	213.50bG
do. MeyerjrC	1	8	130 50G
Elberf. Farb.	1	25	499.75bB
do. Papierfb.	7	0	105.00B
Elekr. Dresd.	4	5½	120.00bG
El. Lief. Ges.	1	10	206 00b
do. Liegnitz	1	7	125.75bG
do. Licht u. K.	O	7	140 00B
do. Untn. Zür.	7	10	194.70bG
Email Ullrich	7	6	107.25G
Engl. Wollw.	1	0	68 60G
Erdmsd. Sp.	1	3	63,25G
C. Ernst&Co.	1	0	28.00G
Eschw. Brgw.	7	8	175.50bG
Essen.Stnk B	1	10	172.00bG
Excels. Fahrr	9	25	324.90b
Faber Blst.	7	15	282 00bG
Faç.Eis. Mst.	7	8	156.00bG
do. V.-A.	7	8	158.80G
Falkenst.Grd	7	8	136 25bG
Fein-Jute Sp	1	11	173 00G
Feldm. Cell.	1	12	173,00G
Felt. & Guill.	1	4	164.50bG
Filter u.Br.M	2	14	278.75bG
Finkenb Cem	1	0	92 00G
Flensb.Schff	7	4	150.00bG
Floether M.	1	14	288 25bG
Fraust.Zuck.	9	18	235.00bG
Freund M.kv.	7	4	—.—
Friedrichsh	7	7	156 80bG
R. Frister	1	15	244 50bG
Frist.& Rssm	1	4	88.50G
FroebelnZck	5	14	138 50bG
Gaggenau	7	4	102.00
Gasm. Deutz	7	8½	134.60b
Gebh.&C.Sp.	1	18	234 80b
Gebh&König	2	22	373 00bG
Geisw. Eisen	7	11	211 00bG
Gelsenk. Gss.	1	10	199 40bG
do. Gussstl.	8	0	88 90bB
Gensch.& Co	1	12	187.75b
Georgs-Mar.	7	4	109.00bG
do. Vorr.A.	7	6	116.40b
G.u.F.Renner	1	18	282.50bG
GermaniaPC	7	0	80.00bG
Gerresh.Gls.	1	14	268.00bG
Ges.f.el.Unt.	1	10	188.00bB
Gevlsb.H.uOf	7	10	146.25G
GieselPrtl.C.	1	3	145.00bG
Gildemst.Wz	7	8	135.50G
Girmes & Co.	1	10	185.00bG
Gladb. Spinn	1	0	—.—
do. Wollw.	7	10	143.00B
Gladenb. Bld	1	10	141.50bG
Glas Schalke	1	16	223.50G
Glauzig. Zck.	6	15	157.60b
Glückauf VA.	1	0	48.00bG
Gb. Goedhart	1	11	196.00bG
Görl. Eisenb.	7	13	293.00bG
do. Maschin.	7	5	127.75G
Gothaer Wgg	7	10	163.00bG
Greppin. Wk.	1	11	224.50G
Grevenbr. M.	1	6	117.60bG
Gritzner M.	1	17	274.50G
Gr Strel. Cem	1	6	149.00bG
Gundl. Bielef	1	6	110.00bG
Gutmann M.	1	0	38 00bG
Guttsmann M	1	0	70 00bG
Habrm&Gck	1	10	139.80b
Hackethal	1	11	168.10bG
Hagen. Guss.	7	0	71.00G
Hallesche M.	1	32	425.00B
Hamb. El.-W.	7	8	159.80G
Hammersen	1	7	141.00bG
Handlg. f.Gr.	1	8	158.50G
Hst. Belleall.	1	6	107.75G
Hannov. Bau	1	0	45 00b
do. Immobil.	1	7	130.50G
do. Maschin.	7	16	289 75bG
do. Waggonf.	O	7	142.00bG
Harb. WienG.	1	0	141.00bG
Hark.Bw. StP	7	9	223.00bG
do. Brückenb	1	8½	120.50bG
do. St.-Pr.	1	9½	144.60G
Harpen. Bgb.	7	8	200.00bB
Hartmann M.	7	5	162 25bG
Hartung Gus.	4	0	26.25G
HarzerWkAB	1	0	50.00bG
asperEisen	7	10	184.75bG
Hedwigshütt	4	10	153.00bG
Heilmannlm.	1	5	113.00
HeinLehm.W	1	7	125.25G
Heinrichsh C	1	0	120.75G
Held&Frnck.	O	18	248.25bG
Hemmor Cm.	1	8	135.25bG
Herbrand W.	O	7	158.75G
Hermannmhl	1	8	168.25bG
HildebrndM.	7	8	153.00G
HilgersVerz.	1	12	219.50bG
Hilpert Arm.	1	6	99.90bG
Hindr Auffrm	7	15	226.75bG
Hirsch Kupf.	1	7	136.25bG
Hirschbg. Ld	1	10	170.50G
Höchst. Fbw.	1	27	582.00b
HöschE.u.St.	7	20	326.00bB
Hoffmann St.	1	12	185.00bG
HofmannWg.	1	35	348.25b
Hohenlohe W	4	11	191.00bG
Horch Motor	1	12	212.75bG
Hotelbetr.Gs	4	10	192.25bG
do. V.-A.	4	5	103.75G
Hotel Disch	1	5	95.00G
HörtGodlhVA	1	3	77.10b
HubertusBrk	1	8	126.60G
HumboldtMa	7	8	134.75bG
HumboldtMü	7	7	140.25B
Ldw. Hupfeld	7	12	184.00bG
Hutschenr.P.	7	11	163.00bB
Höttenh. Sp.	1	0	45.00b
IlseBergbau	1	24	438.00G
Int.Baug. StP	1	12	218.00G
Jeser. abg.	1	9	141.00bG
do. V.-A.	1	5	101.60G
Jessenitz K.	1	8	108.00bG
John Schrnst	1	5	135.50bG
Kahla Porz.	1	18	330.00G
Kaiser-Kell.	1	9	129.25bG
Kali Aschrsl.	1	10	170.75bG
Kalker Wrkz.	7	8	133.00bG
KaplerMsch.	1	0	67.75bB
Kattowitz.Bg	4	14	241.00bG
Keula Eisen	7	0	59.50bG
Keyling&Th.	1	6	130.90b
Kirchner&C.	7	30	447.50bG
Kleinb. Terr.	1	8	124.00G
KöhlmannSt.	O	20	335.50G
Kolb &Schül.	7	9	136.00G
Koll.&Jourd.	5	15	360.00bG
Kölsch Walz.	7	6	143.50G
Kg. Wilh. kv.	1	15	264.30bG
do. St.-Pr.	1	20	345.00bG
Kön.Marienh	1	8	280.00bG
do. V.-A.	1	8	87.00bG
Kgsb.Lagerh	8	6	104.00G
do. Walzm.	1	6	106.50G
do. Zellst.	4	20	325.50bG
Königsborn.	1	15	232.60b
KönigszeltP.	7	7½	160.50bG
Körbisd.Zck.	4	10½	145.10bG
Gbr. Körting	1	8	135.25bG
Körting's El.	4	7½	132.25G
Kosth. Cell.	1	12	192.75bG
Kronpr. Met.	1	22	325.00bG
Gb.Krüg.&C.	1	12	174.50bG
Kruschwitz Z	7	24	317.00bG
Kunz Treibr.	1	4	98.75G
Kupfw Dtschl	1	8	131.75bG
Küpperb.&S.	1	12	215.25G
Kyffhäuserh.	1	13	220.25bG
LahmeyerE.	4	4	129.50bG
Lapp. Tiefb.	1	0	23.90b
Lauchhamm.	7	10	193.00bG
Laurahütte	7	4	171.80bG
Leipz Gummi	1	8	132.50G
do. Pian.Zim.	7	18	293.00bG
do. Wrkzgm.	1	20	355.00B
Leonh. Brnk.	7	9	160.00bG
Leop.-Grube	1	7½	143.00bG
Leopoldsh.	7	3	102.10bG
do. 5 Pr.-A.	7	5	117.00G
Lindes Eism.	1	9	157.30bG
C. Lindström	1	20	308.00bG
LingelSchuh	7	19	267.00bG
Löhnert M.	1	7	116.75G
C. Lorenz	1	20	341.00bG
L.Löwe & Co.	1	18	293.50bG
Lothring. Cm	1	8	134.10bG
do. Eis.d.abg	7	0	23.25G
do. do. St.-P.	7	0	72.25G
LübeckMsch	1	0	91.50bG
Lüdensch.M.	5	9	143 00bG
Lüneb. Wchs	7	9	144 00bG
Luth. Bschw.	7	6	100.50bG
Magdb.Gas	1	6	108.50bG
do. Baubk.	1	5	71.00bB
do. Bergw.	1	32	510.50G
do. Mühlen	O	8	123.10b
Malmedie	O	8	147.90G
Mannesmrhr	7	12½	210.25bG
Marie ks.Bg.	7	4	89.50G
MarienhKotz	4	8	127.00G
Mark Prtl. C.	1	4	106.00bG
MarkWstfBw	7	6	129.00bB
Mrkt u.Kühlh	1	6	108.00B
M.-Fb. Baum	8	8	138.00G
do. Breuer	1	0	69.75B
do. Buckau	1	8½	133.00b
do. Kappel	7	28	478.75bG
do. ArmStrub	1	0	40.10bG
MchWb Lind.	1	20	266.00bG
do. Sorau	O	6	159.75G
do. Zittau	5	10	177.50bG
Meggen.Ww.	7	7	153.25bG
MerkurWllw.	D	20	272.75b
Dr. P. Meyer	1	7½	123.50bG
Milow.Eisnw.	1	3	101.50G
Mix & Genest	1	3	89.00b
Mhle.Röning	7	24	348.90b
Mülh. Bergw.	1	11	180.75bG
MüllerGumm	1	8	134.00G
do. Speisef.	1	8	209.00b
Nähm. Koch	1	11	198 25G
Neptun Schff	1	0	88.00
Neu-Grunew.	—	frc.	1700G
do Westend	—	frc.	164.50bG
NeueBod.AG.	1	10	126.00bG
do. Phot.Ges.	1	0	10 50G
Niederl.Kohl	4	11	207.00bG
Ndschl.El.W.	7	8	195.00bG
Nienb.Eis.ab	7	0	73.75bG
Nitritfabrik	4	16	235 10
Nordd. Eisw.	1	0	55.80G
do. do. V.-A.	1	0	79.00G
do. Gummi	1	2	89.75G
do. JuteSp LA	1	8	135 60G
do. do. L. B.	1	5	94 80
do. Lederp.	O	5	88 75b
do. Spritwk.	O	15	250.30
do. Steingut	4	25	372 00bG
do. Trik.-Wb.	5	11	168 75b
do. Wollkäm.	1	10	146.50bG
Nordpark T.	—	frc.	22.10G
Nrnb.Herk.W	O	8	146.75B
Obschl.E.B.	1	3½	105.10
do. Eisenind.	1	0	87 25bG
do. Kokswrk.	1	12	194 50
do. Prtl.Cem.	1	3	170.50
Odnw.Hartst.	1	7½	118.50G
Oeking Sthlw	7	7	125.75bB
OelfGrGerau	4	11	165 75
Ohles Zinkw.	7	12	216 25bG
Oldb.Eish.kv	7	0	71.00
Oppeln.Cem.	1	5	158.80
Orenst.& Kp.	1	14	212.00
Osnab. Kupf.	7	0	104.00b
Ostelb.Sprtw	O	12	245 50b
Otavi-Minen	4	8½	95.00b
Ottens Eisen	1	5	95.75G
Panz.Gdsch	7	6	128.25bG
Passage ABV	1	6½	158.00G
Pauksch M.	N	0	23.25bG
do. V.-A.	N	4½	48.10bG
Peipers&Co.	7	10	176.75B
Penig.Msch.	7	0	25 75bG
Petersb.El.B	1	7½	134.80bG
do. V.-A.	1	10½	175.60bG
Petrolw. V.A.	1	0	17.25G
Pfersee Spin	1	5	159.75G
Phönix Lit. A.	7	15	260.00bG
Jul. Pintsch	1	10	172.00
Planiawerke	1	15	255.00bG
PlauenSpitz.	7	5	130.50b
do. Tüll	7	0	98.25G
PongsSp.uW	1	0	49.00G
Popp.&Wirth	1	8	126.00bG
PortaC.Brem	1	5	98.25b
Presssp Untr	8	6	112.50G
Rasquin	7	13	221.50bG
Rchw Walter	1	11	205.25bG
Ravensb. Sp.	1	0	112.10bG
ReicheltMet.	1	14	223.00G
Reisholz Pp.	7	18	285.10bG
Reiss&Mart.	1	6	98.50bB
Rhein. Brnk.	4	9	179.75bG
do. Chamotte	1	5	104.50bG
do. Gerbstoff	1	18	262.50G
do. Met. V.-A.	O	0	91.25G
do. Möblst.W	1	8	138 00b
do. Nass.Bgw	1	24	314.00bG
do. Spiegelgl	1	18	260.50bG
do. Stahlwrk.	7	8	173.90bG
do. Wstf.Cem	1	8	150 50b
do. do. Indust	1	4	143.90B
do. do. Kalkw.	7	12	184.00bG
do. do. Spgst.	1	14	227.75bB
Rheydt.el.Fb	1	8	133.90G
Dav. Richter	4	10	139.25bG
Riebeck.Mtw	4	12	192 25bG
J. D. Riedel	1	12	463.00bG
do. V.-A.	1	4½	104.50G
S.RiehmShn.	O	5	121.00bG
Gebr. Ritter	1	8	141.75G
Rockst.&Sch	5	7	145.30bG
Roddergrub.	1	10	194.50bG
Rolandshütt.	7	0	90.00bG
Rombch. Htt.	7	9	182.50bG
Rosenth.Prz.	1	18	309.80b
Rositz. Brnk.	7	5	121.25bG
do. Zucker	O	10	142.00bG
Rothe Erde	7	0	17.50bG
Rütgers Wk.	1	12	194.95b
SächsBöhC	1	5	166.50G
do. Gussstl.	7	15	299.50bG
do. Kartonag	1	12½	210.25G
do. Kammg.	1	7	109.80bG
do. Thr.PrtlC	1	12	207.25b
do. Webst.-F.	7	15	238.75bG
Sal.Salzung	1	7	114.00G
Sangerh. M.	O	8	204 00bG
Sarotti	7	12	199.30bG
Sauerbrey M	7	8	136.50G
Saxonia Cem	1	7	142.25bG
Schering	1	13	240.75bG
do. V.-A.	1	4½	103.00G
Schimisch.C	1	8	162.25b
Schimmel M.	5	10	154.50G
Schles. Zink	1	18	396.00G
do. Cellulose	7	7½	117.25G
do. Elkt.uGas	1	10	191.90G
do. do. B	1	10	191.75G
do. Kohlen	7	0	29.00b
do. Ln.Krmst.	9	6	128.00G
do. Prtl.Cem.	1	1	146.10b
SchlfSchulte	7	8	139.00G
H. Schneider	1	10	158.00bG
SchöllEltKg	1	6	92.00B
Scholten St.	9	12	194.50B
Schomburg.	O	7	147.00bB
Schönebeck	7	0	109.50bG
Schöneb-F.	4	0	113.50G
Schoening	5	8	131.90B
Schönw. Prz.	1	2	95.50B
Schött Rhdt.	1	8	124.80bG
Schftg. Huck	1	6	115.10G
Schub.& Slz.	4	20	334.00bG
SchuckertEl.	8	7½	161.00bG
Fr. Schulz jr.	1	23	310.50bG
Schulz-Kndt	1	5	157.50b
Schwanebck	1	3	119.50G
SchwelmEis.	7	0	138 00bG
SeckMhlbDr.	7	12	201.00b
Seebeck Sch	7	0	42 50bG
Segall A.-G.	1	0	54.00b
Fr.Seiff.&Co	1	7	135.50bG
Siegen Sol.G	7	0	98.25G
SiemensEl.B	O	6½	127.00G
SiemensGl.I.	1	14	236.00bG
Siem.&Halsk	8	12	242.50bG
SimoniusCel	1	6	108.00G
SouthWstAfr	1	7½	156 10bG
Spinn &S. ab	4	0	41.50bG
Spinn. Renn.	1	6	110.00bG
SpritbankAG	O	24	386.50bG
Stadtberg.H.	7	1	106.30bG
Stahl &Nölke	7	0	152 90bB
Stahnsd. Ter	—	frc.	44.00bG
Stark &Hffm.	7	3	77.50bG
Stassf. Ch.F.	7	9	161.00bG
Steaua Rom.	5	8	141 00bG
Stett.Bred. C	1	0	107.00bG
do. Cham.Did	1	14	250.50bG
do. Elekt.Wk.	7	7	127.00bG
do. Vulkan	1	11	212.25b
Stodiek&Co.	N	12	232 75B
Stöhr Kmmg.	1	10	173.00bG
StoewerNhm	1	13	210.00bG
Stolb. Zink-A	1	0	130.50bG
Stollwrck.VA	1	6	120.00G
StralsSp.StP	7	7½	140.50G
Sturm Falzz.	O	3	84.50G
Südd.Immob	1	3	69.50bG
Tafelglas	5	10	159.10bG
Tecklenborg	1	4	132,75G
Tel. Berliner	7	8	190.00bG
Teltow-Kan.	—	frc.	43.60G
Templh.Feld	7	—	107.25G
TerraAkt.-G.	6	10	115.75bG
Tr. Grossch.	7	0	91.50G
do. Müllerstr	7	0	102.25bG
do. N.Bot.Grt	—	frc.	97.50b
dn.N.Schönh	1	0	85.25bG
do. BrlNrdost	1	0	216.80bG
do. do. Südw.	—	frc.	125.00bG
do. Rud.-Joh.	1	0	97.00G
do. Witzleb.	—	frc.	—.—
Teuton. Misb	1	5	177.00b
ThaleEis.StP	1	18	283.00bG
do. do. V.A.	1	18	283.40G
Thiederhall	1	7	103.25bB
Fr. Thomee	7	6	109.00G
Thörl.V.Cell.	7	24	299.75b
Thür. Saline	1	4	69.75bB
do. Nad.u.St.	7	12	194.25G
Leonh. Tietz	1	8	128.25G
TitelsKunstt.	—	frc.	145.00G
Trachenb. Z.	7	8	144.00G
Triptis Porz.	1	12	181.75G
Tuchf. Aach.	O	5	104.00G
Töllfb. Flöha	4	18	208 00G
UnionBaug.	1	7	100.00bG
do. chem.Fb.	O	20	300.25bG
U.d.Lind. Bv.	1	10	168.50bG
Unterhaus. S	1	4	149.25bG
Varzin.Pap.	1	12	177.50bG
Ventzki M.Fb	1	7	192.00bB
V.Brl.Frkf.G.	1	9	138.75G
do chF.Zeitz	N	8	145.25bG
do. chW Chbg	7	20	375.00bG
do. CölnRw.P	1	18	313.00bB
do. FränkSch	1	7	131.25B
do. Glanzst.F	1	36	548.00b
do. Hanfschl.	1	15	223.50bG
do. Harz.Kalk	O	5	108.00bG
do. Kammer.	1	6	115.50G
do. Troitzsch	1	11½	165.00G
do. Mörtel-W	1	5	126.75bG
do. Metw.Hll.	O	11	164.25b
do. Nickelw.	4	18	283.50bG
do. Oberl.Gl.	1	25	383.00bG
do. Pinselfb.	7	15	302 00G
do. Schmirg.	4	9	152.00G
do. SmyrnaT.	1	0	66.80G
do. Thür.Met	7	14	223.00bG
do. Zyp.uWss	7	10	184.50bG
VictoriaFahr	O	6	105.50bG
VogelTel.Dr.	O	11	176.75b
Vogtl. Masch	7	30	635.25bG
do. V.-A.	7	30	635.25bG
do. Tüllfb.	7	6	153.25b
Voigt&Wolff	9	16	263.00bG
Voigt&Wind.	—	0	396.00G
Vorwärts B.S	1	0	53.00B
Vorwohl.P.C.	1	15	247.50b
Wanderer F	O	27	430.00bG
Warstein.Gr.	7	9	156.00G
WwkGelsenk	1	10	199.75bG
Wegel.&Hbn	1	12	195.00b
Wenderoth	7	5	110.00bG
Wrnsh. Kmg.	1	10	143.75G
do. V.-A.	1	11	155.50G
L.Wessel Prz	1	3	78.00bG
Westd. Jute	1	5	111.00G
Westeregeln	1	10	191.50bG
do. Pr.-A.	1	4½	101.50bG
Westfal.Cem	1	5	144 60b
Westf.Dr.Ind	7	7	158.50G
do. Drahtwk.	7	10	174.00bG
do. Kupfer	7	5	107.50bG
do. Stahlw.	7	0	62 90b
do. Bod.A.G.	—	frc.	615.00bG
WickingCem	1	4	110.00bG
WickrathLed	1	11	175.50G
Wiel.&Hrdtm	8	8	119.50bG
WieslochTw.	1	7	120.25G
Wilmersd.Rb	—	frc.	98.00G
H. Wissner	7	20	304.30bG
Wilhelmshtt.	7	6	109.00G
Wilke Gasom	4	6	98.50bG
Witten. Glas	1	6	109.00G
do. Gussstl.	7	9	197.75B
do. Stahlrhr.	7	6	209 25b
Wrede Mälz.	9	3	72.25G
Wunderlich	N	14	237 50bG
ZechauKrb.	1	0	96 30bG
Zeitzer Msch	7	18	302.50bG
ZellstoffVer.	7	8	95 70bG
do. Waldhof	1	15	232 00bG

Wechselkurse

Amst.-Rtt.	8 T.	4	169.45B
Brüss. u.A	8 T.	4½	80.65B
Kopenhg.	8 T.	5	112.25b
London	vista	3½	20.485b
do.	8 T.	3½	20.45G
do.	3 M.	3½	20.29bG
Madr. u.B.	14 T.	4½	75.85b
Neuyork	vista	—	4.1975G
Paris	vista	—	81.15G
do.	8 T.	3½	81.15G
do.	2 M.	3½	—
Wien	8 T.	5	84.775b
do.	2 M.	5	—.—
Schweiz	8 T.	4	81.00B
Stockhlm.	10 T.	5	112.30G
Ital.Plätze	10 T.	5½	80.25bG
Petersb.	8 T.	5	—.—
Warschau	8 T.	5	—.—

Gold, Silber, Banknoten

Sovereigns p. Stück	20 455b
20-Frank-Stücke	16.25b
N.Russ.Gold p.100R	215.75b
Amerik. Noten	4.193b
do. do. kleine	4.1875b
do. Kup.z.N.-Y.	—.—
Belgische Noten	—.—
Engl. Banknoten 1 L.	20.465G
Franz.Bankn. 100Fr.	81.15b
Holländ. Banknoten	169.50b
Italienische Noten	80.50b
Norwegische Noten	—.—
Schwedische Noten	—.—
Schweizer Banknot.	—.—
Oest. Noten 100 Kr.	84.85b
Russ. Noten 100 R.	215.8[illegible]b
do. Zoll-Kup. kl	—.—

Erläuterungen zum Kurszettel: Bei den Rentenwerten ist der Zinsfuss vor den Kursen angegeben. Bei den Dividendenwerten (Industrie-, Bank- u. Bahn-Aktien) betragen die usancemässigen Stückzinsen 4 pCt. und zwar werden diese vom Beginn des Geschäftsjahres an auf den Nennbetrag jeder Aktie bis zum Tage des Kaufes gerechnet. Unverzinsliche Loosanleihe. Aktien liquidierender Gesellschaften, Versicherungsaktien und Genussscheine werden frei von Zinsen in Mark pro Stück, notleidende Papiere in Prozenten notiert.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-171133730-16872166X191204172-16/fragment/page=0005