

Preussischer Landtag. Abgeordnetenhaus. 66. Sitzung vom 17. Mai.

4 Uhr. Vom Ministerliche: Thielen, Dr. Wiquel u. A. Das Haus tritt in die zweite Beratung des Gesetzes betr. den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund-Guns-Kanal bis zum Rheine. Die Kommission hat beschlossen, die Ablehnung der Vorlage zu empfehlen.

Referent Abg. Jerusalem (Str.) berichtet über die Kommissionenverhandlungen.

Abg. Seer (nl.): Ich will nur eine kurze Erklärung abgeben. Die einzige Verkehrserleichterung, die wir im Osten gehabt haben, nämlich die Staffeltarife sind uns durch die Bestimmungen der Herren aus dem Westen genommen worden und jetzt verlangt man von uns die Zustimmung zu einer Vorlage, die den Verkehrsinteressen des Westens dienlich ist. Ich werde so lange gegen jede Verkehrsverleinerung für den Westen und also auch gegen jeden Kanal stimmen, als nicht für den Osten billiger Getreidetransport eingeführt werden. (Lebhafter Beifall rechts.)

Abg. Dr. Hammacher (nl.): Wiewohl ich noch nie feststellend werden, daß die Aufhebung der Staffeltarife durch die Interessentennische der Abgeordneten aus dem Westen veranlaßt worden ist. Darum geht hervor, auf wie schwachen Füßen die Ausführungen meines Freundes Seer stehen. Ich halte es auch für eine falsche Politik, wegen Nachtheile, die einem Theile des Staates zugefügt worden sind, einem anderen Theile unzulässige Vortheile vorzuziehen. Ich beantrage daher mit dem größten Theile meiner Freunde die Wiederherstellung der Reglerungsverträge. Die Ablehnung der Vorlage wäre ein geradezu verhängnisvoller Beschluß des Abgeordnetenhauses (Wiederdruck rechts).

Man sagt, der betr. Landestheil sei so wohlhabend, daß man ihm nicht noch Vortheile zuführen brauchte. Aber der Kanal ist nur in soweit ein internationaler Kanal, als er die vorhandenen Kräfte zu einer noch größeren Entwicklung bringen soll. Es sei denn, wenn eine neue Meritokratie in der Richtung nach rechts vertritt, weil ein Rechtskanal nicht vorhanden ist. Die höchsten Rheinlands und Westfälens sind auch die Mitteltes angewiesen, die sie nur aus Schiffen und Lagerung beziehen können, und die Transporte für diese Mitteltes sind jetzt auf den Eisenbahnen zu teuer und können auch nicht gut herabgesetzt werden. Der Kanal würde einen billigen Transport ermöglichen und so dafür sorgen, daß die Eisenbahnfrachten dort bestehen kann. Durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 ist die Verlängerung des Dortmund-Guns-Kanals nach dem Rhein und zur Elbe bereits beschlossen. Ich gebe zu, daß das Abgeordnetenhaus jetzt nicht gebunden ist; aber es ist doch zu bedenken, daß die Interessenten für den Dortmund-Gunskanal Zuschüsse nur in der Erwartung gegeben haben, daß der Kanal nach dem Rheine verlängert würde. Es ist also nie ein Zweifel daran gelassen worden, daß ohne die Verlängerung der Dortmund-Gunskanal ein Torso ist. Auch der Minister v. Maybach erklärte damals, daß die Verlängerung nach dem Rhein resp. nach der Elbe notwendig sei. Im Herrenhause wurde dieselbe Ansicht verfochten. Die Gegner der Vorlage sagen, man solle erst die Erfahrungen mit dem Dortmund-Gunskanal abwarten. Diesen Standpunkt können nur Kommunisten einnehmen; denn der Dortmund-Gunskanal hat nur einen sehr beschränkten Verkehr und schon deshalb ist die Weiterführung desselben notwendig und das in dem Kanal angelegte Kapital nutzbar und rentabel zu machen. Wir wären schlechte Haushalter, wenn wir das nicht wüßten. Man sagt, der Dortmund-Gunskanal würde keine Sicherheit in seiner baulichen Konstruktion geben. Aber sämtliche Techniker haben sich dahin ausgesprochen, daß die beschränkte Gefahr nicht besteht und die Bedenken bei Weitem übertrieben werden. Ebenso hinfällig sind die Befürchtungen, daß es nicht möglich sein würde, dem Kanal das nötige Wasser zuzuführen. Es bleibt daher nur der finanzielle Gesichtspunkt übrig. Ich stelle die Behauptung auf, daß wenn irgend ein Kanal der Förderung, Sicherheit für die Verzinsung der aufgewendeten Kapitalien zu bieten, genügt, es der vollständigste ist. (Sehr richtig.) Das ergibt sich aus der Vergleichung der Tarife auf den Eisenbahnen und dem Kanal, welche letzteren weit geringer sind und den Reibtransporten angeborene Vortheile bringen. Wenn dann für die Benutzung des Kanals entsprechende Gebühren erhoben werden, so ist an der Rentabilität des Kanals nicht zu zweifeln. Darum erkläre ich es für einen verhängnisvollen Fehler, wenn das Abgeordnetenhaus den Kanal ablehnen wollte. Bestimmen wir den jetzigen Zeitpunkt, um den Kanal auszuführen, so verpassen wir den letzten geeigneten Moment und wir würden später den Kanal nie wieder über nur zu erheblichen höheren Kosten ausführen können. Nehmen Sie den Kanal an, so werden die Transporte allein den Eisenbahnen zufließen, die sie bewilligen werden, aber nur unter hohen Kosten. Die Anbahnung von Menschen bildet eine soziale Gefahr und ungesunde Entwicklung jener Gegenden. Da wird der Kanal dezentralisierend wirken, während die Eisenbahnen centralisierend. Darum sollte man auch aus diesem Grunde Bedenken tragen, der Vorlage entgegenzutreten. Ich bin stets dafür eingetreten, daß es eine notwendige Sache des Abgeordnetenhauses ist, für die wirtschaftliche Gebung einzutreten, wie auch die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes liegen. In dem Sie den Kanal annehmen, fördern Sie das allgemeine Interesse, auch das der Landwirtschaft. Ich würde es auf das Beste befehlen, wenn das Wort des Hauses die Vorkellung entstehen könnte, daß zwischen den Interessen der Industrie und der Landwirtschaft ein Gegensatz besteht. Ueberwinden Sie die Bedenken! Soweit sie technischer Natur sind, haben Sie zu solchen können Grund; auch aus den allgemeinen Verhältnissen können Sie keine Befürchtungen hernehmen. Wie hat ein Finanzminister mehr als der jetzige über den Finanzen des Landes gewacht. Er giebt aber der Vorlage seine Zustimmung, ebenso auch wie der frühere Minister v. Maybach es der jetzige Eisenbahnminister Thielen für notwendig erklärt, den Kanal auszuführen. Noch gebe ich mich der Hoffnung hin, daß es möglich sein wird, der Vorlage der Regierung hier zum Siege zu verhelfen. (Lebhafter Beifall.)

Abg. v. Dufourp (kon.): Unsere Bedenken sind in der Kommission nach keiner Richtung hin gehoben worden, auch nicht unsere technischen Bedenken. Von der Rentabilität des Unternehmens hat man uns auch in keiner Weise überzeugen können. Der Kanal würde nur von den nahe an ihm liegenden Städten benutzt werden können, und daher nicht den erwarteten Verkehr aufweisen. Für Getreidetransporte aus dem Osten hat der Kanal gar keine Bedeutung. Es würden also alle in allem nur ein Paar an dem Kanal liegende große Städte auf Staatskosten eine Menge Geld mehr verdienen. Warum verlangt man denn von einem Kanal keine Vorteile, wie von den Eisenbahnen? Die Kanäle werden in dieser Beziehung immer als Schöpfstein behandelt. Wenn man den amerikanischen Getreidekanal ein Beispiel nehmen will, so wird dieser Kanal jetzt fast gar nicht mehr benutzt, obwohl auf ihm gar keine Gebühren erhoben werden, während die Eisenbahnen hohe Tarife haben. So wird auch dieser Rheinkanal nicht so viel zu verfrachten haben, wie man jetzt annimmt, und daher auch nicht sich rentieren. Mir sind nicht prinzipielle Gegner der Kanäle, werden aber in der jetzigen Zeitlage für keinen Kanal stimmen, so lange nicht das Gebührene vollkommen geregelt und eine Amortisation der Staatsschulden eingeführt ist.

Abg. Schmieding (nl.): Das die Erhaltung der Leistungsfähigkeit jener Gegenden ein gewaltiger Faktor nicht bloß wirtschaftlicher, sondern auch politischer Natur ist, kann Niemand leugnen. Wir werden aber bei der scharfen Konkurrenz den harten Kampf auf dem Weltmarkte nicht bestehen können, wenn es uns nicht gelingt, die Produktionskosten herabzusetzen. Diese durch Herabsetzung der Löhne zu erreichen ist nicht möglich und auch sozial bedenklich. Nur durch Verminderung der Transportkosten lassen sich auch die Produktionskosten vermindern, und da die Eisenbahnen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, ist es notwendig, die Wasserstraßen auszunutzen. Auch die technische Seite der Frage will ich nicht eingehen. Was die Rentabilität des Kanals betrifft, so kann man aus praktischen Erfahrungen heraus nicht zweifeln, daß diese unbedingt gesichert ist. Unrentablen Anlagen würde auch der Finanzminister sicher keine Zustimmung nicht geben. Wollen wir den Kanal aber bauen, dann muß es so bald wie möglich geschehen, sonst steigen sich die Gumbderverluste von Jahr zu Jahr und das Einbringen wird schließlich theurer als das Baden. Die Frage der Interessentbeiträge würde wohl nach der in der Kommission abgegebenen Erklärung des Finanzministers zur Ruhe gekommen sei. Danach betragen sie bei dem Dortmund-Guns-Kanal 7 1/2 Proz. der anschlagmäßigen Gesamtkosten, bei der oberen Oder 7 die Hälfte betragen wurden gefordert beim Der-Sprekanal. Ich hätte selbst gegen eine Erhöhung der Interessentbeiträge nichts einzuwenden, wenn sich nur mit Sicherheit feststellen ließe, wer denn Interesse daran hätte. Ich ganz unrichtig war die Ansicht des Abg. Richter, daß nur die Regierungsbevollmächtigte Minister und Ansbarg an der Vorlage interessiert sind. Es haben doch nicht bloß die Adjazenten ein Interesse an der Ausführung des Kanals, sondern vor allem doch auch die Konsumenten und namentlich die der großen Städte. Der Abg. Richter möge darüber einmal die Präsidate des Geh. Rathes Ulrich nachlesen, der sicher nicht zu den unbedingten Anhängern der Wasserstraßen gehört. Namentlich ist das, was er über Berlin sagt, lehrreich. Nicht bloß die Adjazenten, sondern die gesamte Bevölkerung des Staates hat ein großes Interesse an der Vorlage nur ab, weil sie den jetzigen Zeitpunkt nicht abgeben und die Amortisation der Staatsschulden geregelt werden. Ich kann die Logik nicht einsehen, die verlangt, daß jetzt, wo das finanzielle Verhältnis zwischen Reich und Preußen ein ungünstiges ist, man auf rentable Unternehmungen verzichten soll. Und was das Gebührene betrifft, so mache ich darauf aufmerksam, daß, obwohl doch auch die Eisenbahntarife einer Umgestaltung bedürfen, es Niemand eingefallen ist, zu sagen, wir dürfen keine Eisenbahnen mehr bauen. Ich warne vor dem Kampfe zwischen Industrie und Landwirtschaft; ich halte es auch nicht für gut, wenn der Osten bei der Verweigerung der Vorlage das wirtschaftliche Konto aufmacht. Für den Osten sind die meisten unproduktiven Eisenbahnen gebaut und gemeinnützige Ausgaben für Schul- und Kirchengewende gemacht worden. Die Ausgaben fielen stets dem Westen zur Last, die Einnahmen kamen dem Osten zu Gute. (Wiederdruck.) Auf die Dauer wird man die Verbindung der großen Wasserstraßen Rhein, Weiser, Elbe, Oder doch nicht hindern können und da halte ich es für besser, die Mittel jetzt zu bewilligen als die Sache noch aufzuschieben. (Beifall.)

Zugewiesene hat Abg. Dr. Mintelen zu § 1 folgenden Antrag eingebracht: 1. den Kanalbaubau auf den Bau des Kanals Hamm-Datteln zu beschleunigen und demgemäß die dafür zu bewilligende Summe von 55 650 000 Mk. auf 10 650 000 Mk. herabzusetzen; 2. folgende Resolution anzunehmen: Die königliche Staatsregierung aufzufordern, den beiden Häusern des Landtags den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Kanalisierung der Lippe von Datteln bis zum Rhein vorzulegen. Für den Fall der Ablehnung der Vorlage und des Antrags Mintelen beauftragt derbetliche Abgeordnete folgende Resolution: Die königliche Staatsregierung aufzufordern, den beiden Häusern des Landtags den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Kanalisierung der Lippe von Hamm bis zum Rhein vorzulegen. Der Abg. Schwarze (Str.) beantragt, in § 1 hinter dem Kanal Hamm-Datteln einzufügen: „als ersten Gliedes einer baldthunlich herzustellenden Schiffahrtsverbindung von Lippsalt bis Westf.“

Abg. Rintelen (Str.): Namens eines Theils des Centrums erkläre ich, daß wir den Kanal Hamm-Datteln schon jetzt bewilligen wollen, dagegen die Linie Dortmund-Rhein ablehnen und vielmehr für später eine Kanalisierung der Lippe ins Auge fassen. Vor 30 Jahren hatte man einen Kanal vom Rhein nach der Weiser auf nur 36 000 000 Mark veranschlagt. Jetzt dagegen verlangt man allein für die relativ kurze Strecke von Dortmund zum Rhein 55 Millionen. Das hat mich faszig gemacht. Vor 30 Jahren würde man einen solchen Kanal haben bauen können. Jetzt ist es meiner Ansicht nach für die vorgeschlagene Linie zu spät. Man braucht sich ja nur einmal eine Karte jenes Distriktes anzusehen, um zu erkennen, welche Schwierigkeiten sich einem solchen Kanale in dem Weg stellen. Eine sichere Berechnung der Rentabilität ist für diesen Kanal schwer möglich, und ich glaube überhaupt nicht, daß eine Rentabilität herausgerechnet werden kann. Man hat auch für den Bruchverkehr immer eine Vorliebe für den sicheren Eisenbahnverkehr, und darum wird auch jetzt nicht so viele Güter zu besondern bekommen, wie man jetzt annimmt. Bei unserer jetzigen finanziellen Lage ist daher der Bau dieses

Kanals nicht zu empfehlen. Dann habe ich auch große Bedenken dagegen, daß der Lippe zu diesem Kanal Wasser entnommen werden soll, und dadurch könne eine spätere Kanalisierung der Lippe für die ein großer Theil meiner Freunde sind, unmöglich werden. Wer entschädigt außerdem die Anwohner der Lippe für diese Wasserentziehung? Der Kanal Hamm-Datteln ist dagegen zweckmäßig und nicht zu teuer, und ich deshalb notwendig, um den Dortmund-Guns-Kanal zu speisen. Er schädigt auch die Lippe-Interessenten nicht, da er nur das überflüssige Wasser der Lippe abführt. Darum bitte ich, für diesen Kanal zu stimmen. Abg. Riedert (fr. B.): Ich trete für die Vorlage ein. (Voll recht.) Die Ablehnung der Interessen des Ostens und Westens bei jeder Frage ist etwas Ausräucher und Beschämendes und ich bedauere, daß Abg. Seer als Grund seiner ablehnenden Haltung die Bevorzugung des Westens angeführt hat. Die Herren Konservativen sind durch nichts zu bewegen, ihre ablehnende Haltung aufzugeben, und darum sollten die nationalliberalen Redner einen Appell an diese Herren nur unterlassen. In der konservativen Presse werden dabei ganz andere echt agrarische Gründe für diese ablehnende Haltung angegeben, als die konservativen hier im Hause angeben. Der Kanal ist die notwendige Ergänzung einer vernünftigen Verkehrsentwicklung. Die Eisenbahnen genügen allein nicht mehr. Bei den Forderungen für unrentable Eisenbahnen für den Osten haben die Konservativen keine finanziellen Bedenken gehabt, wie jetzt bei diesem Kanal. Und wie die Nationalliberalen für solche Eisenbahnen gestimmt haben, so können jetzt auch die Konservativen für diesen Kanal stimmen. Aber dieser Kanal wird sich ohne Zweifel rentieren. Wenn sich ein Kanal noch rentieren kann, so ist es teuer. Eventuell kann man ja eine Schiffverehrung vornehmen. Später wird ein solcher Kanal uns viel mehr kosten, wie jetzt. Deshalb ist ein großes Kulturwerk, das einen Anstoß zu einer allgemeinen Tarifregelung geben wird. Wenn die Regierung auf eine Theilung eingehen wollte, so will ich die Erklärung abgeben, daß ich auch entprechend dem Antrage Mintelen einen Theil der Vorlage annehmen würde, wenn ich das Ganze nicht bekommen kann. (Beifall links.)

Minister Thielen: Die Regierung hat die Vorlage bisher als ein ungetroffenes Ganze betrachtet, ein Ganzes, welches beiderseitigen Beziehungen beider Kanäle, welches aber beruht auf den Vereinbarungen beider Provinzen. Einen Theil dieses Projekts abzulehnen und einen anderen Theil anzunehmen, halte ich nach meiner persönlichen Überzeugung, und damit stimmt auch der Finanzminister überein, auf der Grundlage der gegenwärtigen Regierungsvorlage für unmöglich. Eine Erklärung Namens der Regierung kann ich jedoch hier nicht abgeben. Ich habe trotz des ablehnenden Votums der Kommission den Wunsch, die Annahme der Vorlage zu empfehlen. Die Begründung der Vorlage ist weder in der Kommission noch im Plenum in irgend einem Punkte widerlegt, während die gegen die Vorlage erhobenen technischen und wirtschaftlichen Bedenken nicht erwiesen werden konnten. Die technischen Bedenken sind bereits von den Sachverständigen widerlegt und damit nach meiner Auffassung abgethan. Ich habe auch einen großen Theil dieser Bedenken nur als Nebenbedenken angesehen, um die eigentlichen Ablehnungsgründe, die vornehmend wirtschaftlicher Natur sind, zu verdecken (Zustimmung). An der Spitze der Bedenken steht der Vorwurf, daß der Staat hier 56 Millionen ausgeben will zu Gunsten der wirtschaftlich starken, industriellen Provinzen des Westens zum Nachtheil der wirtschaftlich schwachen landwirtschaftlichen Provinzen des Ostens. Diese Bedenken sind mit dem Abg. Riedert überein, daß das jetzt mehr und mehr sich einbürgende Abrechnungsstystem zwischen dem Osten und Westen, zwischen Industrie und Landwirtschaft, bedauerlich ist. Auch das glaube ich, daß es ein großer wirtschaftlicher und politischer Fehler war, daß durch das Anstücken der westlichen Provinzen die Staffeltarife zu Falle gebracht werden sind. (Zustimmung links.) Ich würde es für einen noch größeren Fehler halten, wenn das System noch fortgesetzt und erweitert würde. Bei diesem System erfährt Niemand Heil, wir Alle aber Unheil. (Beifall.) Der Dortmund-Guns-Kanal wird ein größeres Leben durch diesen Kanal gewinnen, und ein Mittel-Land-Kanal wird nur dann möglich, wenn dieser Kanal zum Rhein ausgebaut wird. Sonst bleibt er ein Torso. Darin sind alle einig, daß der Kanal eine mögliche Verzinsung bringen wird. Noch niemals ist aber in Preußen ein Kanal gebaut worden, bei dem mit so großer Wahrscheinlichkeit eine Verzinsung vorausgesetzt ist. Eine Schädigung des Ostens wird der Kanal nicht herbeiführen, da er den Abzug des östlichen Getreides nach dem Westen, der nur ein geringer ist, nicht unmöglich macht. Es kommt dabei außerdem nur der Roggen in Betracht. Hat der Kanal eine Fortsetzung bis zur Elbe gefunden, so ist ein regelmäßiger Viehtransport vom Osten nach dem flussal Fleisch konsumirenden Westen sehr wohl anzunehmen, ebenso an Kartoffeln und sonstigen Produkten der Landwirtschaft. Auch der Konsum an Grunderzeugnissen ist im Westen ein so großer, daß der Bau des Kanals im Interesse des Ostens liegt. Der Kanal liegt aber auch im Interesse des Getreidetransports über See. Eine Schädigung der unmittelbar um den Kanal fließenden landwirtschaftlichen Güterbetriebe ist in dem betr. rheinisch-westfälischen Distrikte überhaupt keine Rede, und der Provinziallandtag der Provinz Westfalen, in dem die Landwirtschaft die Mehrheit hat, hat sich auch für den Kanal ausgesprochen. Das Reich an sich würde ungeschwächt einen großen Vortheil von dem Kanal haben; aber dies niederrheinisch-westfälische Reich hat nicht nur eine lokale Bedeutung, sondern eine solche für ganz Europa. Ein Stillstand dort aber gar ein Stillstand für die höchsten Produktionen besteht schon jetzt eine unannehmliche Gefahr; sie kann mit der des Auslandes und den am Rheine liegenden Werken unter den jetzigen Verhältnissen nicht mehr konkurrieren. Würde sich die bisherige Verlegung der rheinischen Industrie noch weiter vollziehen wie bisher, so würde dem preussischen Staate ein kolossaler Schaden erwachsen. Was den Einfluß des Kanals auf die Eisenbahnen betrifft, so lassen sich bestimmte Zahlen da nicht aufstellen. Wenn Sie meinen, der Kanal werde den Eisenbahnen Einnahmen wegnehmen, so hängt die Beantwortung dieser Frage davon ab, ob die Preisen und sonstigen industriellen Werke sich rasch oder langsam einen Anstoß an den Kanal herstellen. Nach meiner Erfahrung wird das in langsamem Tempo geschehen. Ist das aber der Fall und bekommt man ferner, daß zwischen Bewilligung und Errichtung des Kanals noch mindestens 5 Jahre liegen werden und daß in dieser Zeit der Bergbau auch nicht stille liegt, so ist auch, wenn er mit

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt urn:nbn:de:gbv:3:1-848334-18940518028/fragment/page=0001

Verlust arbeitet, nicht stille stehen kann, dann sind die Zinsen, die man jetzt herausredet, längst überholt und das Quantum, das der Eisenbahn inzwischen zugewachsen ist, wird so erheblich sein, daß dadurch der Verlust, den man jetzt herausredet könnte, längst nicht mehr tritt.

Regelung der Gebühren für die Wasserstraßen für erforderlich erklärt und gesagt, daß die Staatsregierung bereit ist, diese Frage zu lösen. Das ist also kein Grund für die Ver- schiebung; und was die allgemeinen Finanzverhältnisse des Staates angeht, so verneint er darauf, daß es nahezu sicher ist, daß der Kanal sich verzinsen wird.

dadurch wird dem Kanal durch Bodenentnahmen große Gefah- ren drohen. Außerdem werden die dicht am Kanal liegenden Zonen mit ihrer kolossalen Produktion den ganzen Kanal mit ihren Produkten belegen und keinen anderen mehr heranzulassen.

Verkehrsverhandlungen. Prozeß wegen Verletzung des Reichspatents Grafen v. Caprivi.

Vor der zweiten Strafkammer des Landgerichts Magdeburg hatte sich gegen den Redakteur der antimonopolistischen "Deutschen Zeitung" in Dresden, H. Schmidt, wegen Verletzung des Reichspatents v. Caprivi zu verhandeln. Schmidt wurde verurteilt, 200 Mk. zu zahlen.

Getreide.

Hamburg, 17. Mai. Weizen loco ruhig, holsteinischer loco neuer 122-123, Roggen loco ruhig, mecklenburgischer loco neuer 122-123, rann. loco ruhig, 74-75. Hafer ruhig, Gerste loco 121,00.

Berliner Börse vom 17. Mai.

Table with market data for Berlin, including Deutsche Fonds, Anleihe, and various bank shares.

Zucker.

Hamburg, 17. Mai. (Schlussbericht.) Rüben-Rohzucker I. Produkt Basis 88%, Rendement neu (Innocent) für Nord Hamburg pr. Mai 11,70, pr. Juni 11,65, pr. Aug. 11,62, pr. Okt. 11,22.

Bank-Aktion.

Table listing bank shares and their prices, such as Bank d. Berl. Kassen, Berliner Handels-Ges., etc.

Petroleum.

Stettin, 17. Mai. Petroleum loco ruhig, Standard white loco 4,90 Br.

Industrie-Aktion.

Table listing industrial shares and their prices, such as A.-G. f. Anilinfabr., Archibank, etc.

Produktenbörse in New York am 16. Mai.

Weizen fest, 100 Bushels 77 1/2, Kaffee Rio No. 7 10 1/2, Roher Winterweizen 58 1/2, Zucker 29 1/2.

Eisenbahn-Stamm-Aktion.

Table listing railway shares and their prices, such as Breslau-Warschau, Danziger Eisenbahn, etc.

Er. Magdeburg, 17. Mai. Antifemiten.

Verletzung des Volksgesetzgebungs-Gesetz in Eilen, dem bekannten Redakteur im letzten Althardt-Prozeß, hatten sich gegen den Redakteur Schmidt von der "Deutschen Wacht" in Dresden und Neumann von der "Magdeburger Reform" vor der zweiten Strafkammer des Landgerichts Magdeburg zu verhandeln.

Leipziger Börse, 17. Mai.

Table with market data for Leipzig, including Sächs. Rent.-Anl., Mansf. Gew., etc.

Deutsche Eisenb.-St.-Prior.

Table listing German railway shares and their prices, such as Breslau-Warschau, Danziger Eisenbahn, etc.

Magdeburg, 17. Mai. Boykott.

Der sozialdemokratische Reichstagsabgeordnete W. Kies wurde heute vom Schöffengericht wegen Auforderung zur Weiterführung des Boykotts zu 100 Mk. Geldstrafe oder 10 Tagen Gefängnis verurteilt.

Leipziger Eisenb.-St.-Prior.

Table listing Leipzig railway shares and their prices, such as Sächs. Eisenb.-St.-Prior., etc.

Leipziger Eisenb.-St.-Prior.

Table listing Leipzig railway shares and their prices, such as Sächs. Eisenb.-St.-Prior., etc.

Waaren- und Produktberichte.

Halle, 16. Mai. (Mehlbörse.) Preise für netto 100 kg. Kaiser-Ausg. 24,00 M., Weizenmehl 20,25 bis 21,50 M., Weizenmehl 10,15 bis 11,20 M., Roggenmehl 16,00 bis 17,50 M., Roggenmehl 9,10 bis 10,20 M., Futtermehl 12,00 M., Roggenmehl 12,00 M., Weizenmehl 10,00 M., Weizenmehl 2,75 M., Hafermehl 2,00 M.

Leipziger Eisenb.-St.-Prior.

Table listing Leipzig railway shares and their prices, such as Sächs. Eisenb.-St.-Prior., etc.

Leipziger Eisenb.-St.-Prior.

Table listing Leipzig railway shares and their prices, such as Sächs. Eisenb.-St.-Prior., etc.