

Saale-Beitung.

Fünftagesheftiger Jahrgang.

Anzeigen

werden bis Spätestens oder dem
Mittag mit 30 Pfg., solche aus Halle mit
20 Pfg. berechnet und in der Expedition,
von unsern Annoncisten und allen
Annoncen-Expeditoren angenommen.
Stimmen die Zeile 20 Pfg.
Erhalten müssen: monatlich,
Sonntag und Sonntag, (sonst
je nach Bedarf.)

(Der Abdruck unserer Original-Artikel
ist nicht gestattet.)

Bezugspreis
Für Halle vierteljährlich 2,50 M., bei
gleichzeitiger Zustellung 2,75 M., durch
die Post 3,25 M., einschließlich Zustellungs-
gebühren. Bestellungen werden von allen
Nachpostanstalten angenommen.
Im amtlichen Zeitungs-Verzeichnisse
unter Nr. 6378 eingetragen.
Für die Redaktion verantwortlich:
Max Schörrer in Halle.
Sprechstunden von 10¹/₂ bis 12¹/₂ Uhr.
(Hauptredaktion: Redaktion Nr. 2532. — Expedition Nr. 174.)

Nr. 187.

Halle a. d. Saale, Dienstag, den 23. April

1901.

Die deutsche Binnenschiffahrt.

Die Kanalkommission hat jetzt drei Sitzungen hinter-
einander abgehalten und die Beratung ein gut Stück vor-
geschritten. Die wichtigsten der wasserwirtschaftlichen Vorlage
für die Kanalpolitik sind folgende geworden. Einer der Führer der
bisherigen Kanalkommission, Herr v. Zedlitz, beginnt allmählich
einseitig. Er hat in der Sitzung am gestrigen Montag, wie
an anderer Stelle zu lesen, zu erkennen gegeben, daß er
schließlich für den Mittelkanalplan stimmen werde,
wenn er auch vor der Hand noch allerlei Bedingnissen an diese
Zustimmung knüpft. Sein Verhalten hat den Unmut der
kanalgegnerischen Kreise erregt, die ihrerseits inwieweit in der
Opposition verharren. Es läßt sich aber annehmen, daß
Herr v. Zedlitz einen guten Theil seiner freikonservativen
Freunde der linken Opposition zu Gunsten der Vorlage
hinter sich hat, so daß immerhin die Chancen einer Mehrheits-
bildung für die Vorlage gegeben sind. Die Regierung
ihrerseits ist ernstlich bestrebt, immer neues Material zur Be-
stärkung der Kanalgegner der Kommission zu unterbreiten.
Unter den von der Regierung nachgeschickten befindet sich
auch eine bemerkenswerthe Zusammenstellung über die Ent-
wicklung der deutschen Fluß- und Kanalverhältnisse im
Jahre 1877 bis 1897. Ein späteres Jahr konnte nicht zum
Vergleich herangezogen werden, da die letzte Zählung der
Binnenschiffahrt 1897 stattgefunden hat. Die Uebersicht zeigt,
welche Bedeutung die heimische Binnenschiffahrt für den
deutschen Güterverkehr gewonnen hat.

Am großen und ganzen ergibt die Zusammenstellung, daß
die Zahl sämtlicher Schiffe von 17,653 im Jahre 1877 auf
22,564 im Jahre 1897, also um 28 Proz., die Tragfähigkeit
aber von rund 1,800,000 t auf 3,400,000 t, also um 143 Proz.,
gestiegen ist.

Die Vermehrung hat also weniger in der Zahl, als in der
Tragfähigkeit der Schiffe stattgefunden. Die letztere ist
den für die Güterbindung hauptsächlich in Betracht kommen-
den Segelschiffen durchschnittlich von 80 auf 100, also genau
auf das Doppelte gestiegen. Demgegenüber ist als ein Folge-
der Verbesserung der vorhandenen Wasserstraßen und des Be-
trags größerer Kanäle das Vorkommen von Schiffen mittlerer
und großer Tragfähigkeit. Inzwischen hat man keine Fahrgäste
bis zu 200 t Ladevermögen von mittleren mit 200—400 t und
großen mit mehr als 400 t Tragfähigkeit, so ist die Zahl der
ersteren ziemlich gleich geblieben und nur unbedeutend, von
15,789 auf 16,146, gestiegen, während die mittleren Schiffe
von 967 auf 2673 und die großen Schiffe von 137 auf 1541
zugenommen.

Sehr bemerkenswert ist auch die Vermehrung der
Dampfer, weil sie zeigt, in wie ausgebreiteter Weise die
Schiffahrt sich der neuesten technischen Kraft zur Fort-
bewegung bedient und damit die Wasser-Güterförderung
hauptsächlich der Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Betriebes den
Eisenbahnen nachdringt. Die Zahl der Dampfer hat sich von
570 mit rund 35,000 Pferdekraften auf 1953 mit fast
240,000 Pferdekraften erhoben; davon waren 269 bzw. 844
Personendampfer, die übrigen, also 301 bzw. 1109, Güter-
und Schiffsdampfer. In dem Schichten der Segel- und
Schiffsdampfer liegt die hauptsächlichste Bedeutung der Fluß-
binnenschiffahrt, während die Güterförderung auf Dampfern
verhältnismäßig gering ist und sich meist auf Städtiger und
alle Sendungen beschränkt.

Vergleichsweise sei bemerkt, daß die 3693 am 1. Januar
vorhandenen deutschen Segelschiffe einen Rauminhalt
von rund 1,600,000 Netto-Registertonnen hatten. Rechnet man,
daß auf 1 Registertonne an mittlerem Stuhl etwa 15 Gewichts-
tonnen zu 1000 kg geladen werden können, so betrug das
Ladevermögen der deutschen Segelschiffe am 1. Januar 1898 rund
24,000,000 kg, würde also von demjenigen der deutschen Binnen-
schiffe noch erheblich überstiegen.

Während die Tragfähigkeit der Schiffe von 1877 bis 1897
um 143 Prozent gestiegen ist, wurde die Güterbewegung
auf deutschen Wasserstraßen von 1875 bis 1895, nach Tonnen-
kilometern berechnet, um 159 Prozent, also in etwas stärkerer
Weise. Daraus ist ersichtlich, daß die Ausnutzung des Lade-
vermögens eine intensiver geworden ist. Sie erscheint noch erheb-
licher, wenn man in Rücksicht zieht, daß die durchschnittliche
Tragfähigkeit der Schiffe sich verdoppelt hat. Ein Fahrzeug
geliefert also heute durchschnittlich weniger an Zeit für Lade-,
Fahrt und Verladen, als vor 20 Jahren ein Schiff von nur halb
so großem Ladevermögen. Dies bedeutet einen erheblichen
Vorzug in wirtschaftlicher Beziehung.

Die Bedeutung der Zunahme der Binnenschiffahrt und
insbesondere auch der Schiffsgrößen liegt für die Allgemein-
heit und für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands
darin, daß sie eine bedeutende Ermäßigung der unproduktiven
Transportkosten herbeiführt hat. Die letzteren sind
auf den deutschen Wasserstraßen während der letzten 20 Jahren
fast auf die Hälfte herabgesunken und betragen durchschnittlich
heute etwa 1/3 für einen Tonnenkilometer. Anzu-
nehmen gehen die Schiffsrampen sogar auf 0,3 Pfg./Tonnen-
kilometer und darunter hinab. Ein weiterer Ausbau der
Wasserstraßen bedeutet eine weitere Hebung der Binnenschiff-
fahrt und eine weitere Verbilligung des Verkehrs zum Nutzen
der Gesamtheit. □

Deutsches Reich.

Gesetz und Verordnungen.

Der Kaiser und die Kaiserin unterzeichnen auch gestern
am 23. April in Begleitung des Prinzen und der Prinzessin
Luise in Nord der Segel-Yacht „Fama“ von Kiel aus eine
Reise in See, von der sie abends 7 Uhr ausdickten, um sich
abdom am Bord des „Kaiser Wilhelm II.“ zu begeben. Vor-

mittags sollte die Kaiserin einen Spaziergang in Düren-
brook bei Kiel gemacht und war später mit der Prinzessin
Luise nach der Beobachtung des Betriebs für Haus- und
Landwirtschaft gefahren, wo sie längere Zeit verweilte und
sich sehr anerkennend über die kunstvollen Weideweiden äußerte.
Der Kaiser ist gestern abends gegen 11 Uhr von Kiel
abgereist.

Die Königin-Mutter Emma der Niederlande ist
gestern abends 11 Uhr in Potsdam eingetroffen und auf dem
Bahnhof von der Herzogin von Albany, der Prinzessin Alice
und dem Herzog von Koburg-Gotha empfangen worden. Die
Verhältnisse begaben sich nach Villa Jugenheim, der Wohnung
der Herzogin von Albany.

Wie sich auch amtlich gemeldet wird, ist der Geheim-
Scheregouverneur im Bundesministerium, A. von der
Regierungsräthin in Münster ernannt worden.

Der Vizepräsident des Reichsgerichtes, Geheim-
Rath v. Schlegel, ist gestern an Herzogin ab-
gereist.

In der Kanalkommission

schlechten die gestrigen Verhandlungen trotz neuer Entwürfe
dennoch sehr günstige Aussicht, als ob der, wenn auch
zunächst fiktive, Kanal für die Vorlage noch anderen
Vorzugs hätte, was sich aber an einzelnen Details
aus, wo durch die Mitglieder des Bundes der Landwirte
Beitritten gegen den Kanal zustande kommen. Er wies nach,
wie den Leuten vorgebrachte wurde, sie müßten die Kosten des
Kanalbaues tragen; die Mitglieder des Bundes Leute wurden
jedoch dadurch in Schwere verlegt, daß man ihnen vorschwebte,
ihnen solle das Eisenbahnnetz genommen werden, weil mit letzterem
der Kanal gepulst werden müßte. Herr v. Zedlitz hat wieder
einen neuen Kompromißvorschlag eingebracht. Er kommt auf
einstufig mit dem Kanal, doch vorläufig erst ein allgemeines wasser-
wirtschaftliches Programm anzustellen und das allmählich
von Jahr zu Jahr in 2 Heften von und Kanalbauern
anzuführen; er überträgt also das Stützgewicht auf die Kanal-
bauern. Dann soll erst der Grund und Boden der Kanal-
linie eingekauft und letztere schrittweise ohne Weiterführung bis
an die Weite hergestellt werden. Im das Maß seiner Weite
nach zu machen, verlangt auch er die Zusammenlegung in das
Gesetz gefassten Finanzminister v. Winter hat die dem
Bundes ganz aufzufassen als einem in die Kreisstädte ein-
zuweisen den Vorschlag entgegen; über den Bau von jährlichen
Zinsentzinsen des Kanals, wenn die ganze Summe bewilligt
wäre, ließen die Mitglieder v. Winter und Töpler mit sich
reden; aber die letzten Vorschläge des Herrn v. Zedlitz wies er als
unannehmbar zurück; vor allem müßte der Mittelkanal
als Ganzes gebaut werden, aus dem kein beliebiges Theil
herausgenommen werden dürfte.

Die stetig wiederkehrenden Forderungen der Konservativen und
des Centrum, die Vize statt der Eisenbahnen zu kanalisieren,
bedenke die Vize v. Winter ist als ein Sohn. Die Kom-
mission habe sich jetzt für den Osten 130 Mill. M. bewilligt, da-
gegen werde der Westen an seiner Entwicklung durch die
Konservativen gehindert. Eine Folge könne eine solche Politik
der Konservativen nicht bleiben. Das würde bereits bei den
Produktionsstationen und auch beim Kollektiv in der
Erziehung treten; es käme, wenn die Konservativen in der
Erziehung des Westens vorzuziehen, sein Abnecker der
Zud nicht lebende Westens im Reichstage für
zu erhöhen; es Geldbezug allmählich.
Den Antrag der Sitzung bildete eine merkwürdige Rede des
Centrumsgewählten Dr. am Beinhoff, die zwar wieder-
holt mit schäuderndem Beifall aufgenommen wurde, aber jeder
den ersten Sinn enthält, daß das Centrum mit der Bewilligung
oder Nichtbewilligung des Mittelkanals nur ein Spiel
treibe. Komte man nach den Darlegungen des Vize, werde das
Centrum für den Mittelkanal, eintreten lassen, so wolle Herr
am Beinhoff die Aufassung völlig weber; für ihn existiere
die Vize-Kommission; sie ist kein M. und S.; die Eisen-
bahnlinie will er nicht bewilligen. Wie viele fiktive Stationen
der Herr Dr. am Beinhoff hinter sich hat, bleibt fiktibel abzu-
warten. Die nächste Sitzung der Kommission findet am Donner-
stag, 28. April, abends statt.

Politik.

Das Organ des Bundes der Landwirte bezeugt jede,
auch unpassende Gelegenheit, um seinen Unmut an dem
früheren Herrn Reichstagskanzler Fürsten von Hohenhausen auszu-
lassen. Veranschaulichung dazu liefert ihm eine durch die Presse
gehende Mitteilung, daß Fürst Hohenhausen nach seinem Aus-
scheiden aus dem Amt offen kundgegeben, es sei Graf v. Bismarck
gewesen, der nicht als der Reichstagskanzler der letzten Reichs-
tagung, sondern als Reichstagspräsident gewählt worden. Diese Tages-
Worte unserer Eulenspiegel bezeugt haben. Die „Politik“ hat
sich nicht zu enthalten, es wäre nicht gewesen, ausdrücklich zu
konstatieren, daß andere Leute nicht einfließen auf die Politik ge-
liefert haben, als er, da er offensichtlich zu dem Gebiet habe, die
die Politik am allerwenigsten befindest haben. Verwirrung ist es
nur, daß gerade das Organ des Bundes der Landwirte trotz
einer so unmaßstäbliche Verleumdung gegen den Fürsten Hohen-
hausen auch jetzt noch bei jeder Gelegenheit an den Tag legt,
was die dem früheren Herrn Reichstagskanzler zugeschriebene
Verleumdung über den Grafen Bismarck anbeht, so haben wir
wir Grund, einzuweisen die Biele zu bezweifeln, be-
vor nicht Gewässer darüber angegeben wird.

Der Getreidepreis für Roggen und Weizen soll nach
dem Regierungsentwurf von 3,50 M. auf 5 Mark für den
Doppelcentner erhöht werden, und zwar soll der Satz von 5 M.
als Minimum feststehen. Diese Maßregel wird bekanntlich
außer von Berlin auch im „Sonnens. Cour.“ verbreitet worden.
Sie wird jetzt von der offiziellen „Allg. Btg.“ bestä-
tigt. Der Zoll von 5 M. ist derjenige, welcher 1887 ein-
geführt wurde und bis zum Beginn der Jahre der Handels-
verträge bestanden hat. Auch eine solche Bestimmung würde

hoher eine Abkehr von der bisherigen Handelsvertragspolitik
bedeuten.

Das die Vorlegung des neuen Zolltarifs in der
laufenden Session des Reichstages unter seinen Um-
ständen mehr zu erwarten ist, bezeugt nicht zuletzt auch die
„Allg. Btg.“, die dem Reichstagspräsidenten als „Allg. Btg.“
die Frage, ob die betreffende Verbesserung vom Kaiser oder
vom Reichstagspräsident auszugehen und erklärt in diesem Aufsatz den
Beginn eines staatslichen Marxismus. Eine Antwort wird sie
schwerlich erhalten. In unterrichtlichen Kreisen wird übrigens
mit allgemeiner Sicherheit angenommen, daß die Veröffentlichung
der neuen Vorlage gleichgültig mit der Zustimmung aus dem Reich-
regierungen erfolgt.

Der Sachverständigenentwurf ist, wie der Berliner
Wirtschaftsminister in der Württemberg. „Allg. Btg.“ vertritt, im
Bundesrat keineswegs einstimmig aufgegeben worden.

Der französische Botschafter in Berlin hat den
Reichstagspräsidenten v. Winter bezeugt, daß die Abreise des Bundes
in Berlin und des Tages des Generalmarsches v. Schanzhorn
vom Kaiser den Rücktritt des Reichstags von Seiten des
Präsidenten Lobet und der französischen Regierung zu
übermitteln.

Wirtschaftsangelegenheiten.

In Danzig ist gestern zwischen den Statuten einerseits
und dem Eisenwerk und anderen andererseits eine Einigung
erzielt worden. Die Steuer nehmen heute die Arbeit
wieder auf.

See- und Flotte.

Das Torpedoboot S. 74 stieß vorgestern in der Nähe
von Wester Tillmanns, unweit Wilhelmshafen, bei einem Nebel
mit einem Fischkutter zusammen. Der Kutter sank, die
Mannschaft wurde gerettet. Das Torpedoboot blieb aufschwimmend
unbeschädigt; es liegt gestern morgen in Wilhelmshafen ein.
Die fischerischen Werftarbeiter, die im vergangenen Jahre bei
der Kontrollverhandlung auf der Vennemanns mit „Zus.“ statt
„Hier.“ antworteten, haben einen Nachbeter unter der Forderung
des deutschen Heeres gemacht. Aus Polen liegt die Nachricht vor,
daß ein Reservist vollkommene Abkündigung, der in der
gestrigen Kontrollverhandlung statt mit „Hier.“, stattdessen mit
„Hedden.“ antwortete, drei Tage Arrest erhalten hat.

Veranlassungen und Anträge.

In Berlin tagte gestern die Versammlung der Vertreter
des deutschen Weinbaues und Weinhandels, nämlich
Delegierte der verschiedenen Handelskammern und Fachvereine. Die
Versammlung nahm einstimmig eine detaillierte Erklärung ab,
wobin sie die in der Weinlage-Novelle niedergelegten Gedanken
der Regierung betreffs Schaffung eines wirksamen Verbotes
der Konkurrenz in Bezug auf Wein und Bierwaren abgelehnt
die Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre
1892 beantwortet. Die vorgeschlagenen Kontrollmaßnahmen wurden
verworfen und strenge Strafbestimmungen empfohlen.

Deutscher Reichstag.

Verhandlungen der Abgeordneten.
79. Sitzung vom 22. April. 1 Uhr.

Das Reich ist sehr schwach belegt.
Im Bundesrat: Fürst von Thielmann, Freilher
v. S. u. a.
Der Reichstagskanzler fand den Reichstag zur Einberufung zu-
gegangen für 4500 M. der neuen Jubiläumsgeldverteilung und für
8500 M. Jubiläumsgeld.

Zunächst wird ein Zulagevertrag mit dem Kaiserlichen Hofvertrag
zwischen Deutschland und Belgien ohne Debatte an-
genommen.
Es folgt die erste Beratung des Schiffslosgesetzes.
Das Gesetz betrifft, daß alle künftigen Schiffe (Sacharin,
Dulcin usw.) eine Steuer von 80 M. pro Kilo zu tragen haben.
Überdem werden einige Veränderungen hinsichtlich des Ver-
kehrs mit künftigen Schiffen festgelegt.
Herr v. Winter (Chr.): Der Reichstagskanzler trägt einen zum
Hinterlegen angenommenen Reichstags-Resolution Rechnung.
Darauf wurde auch bezeugt, daß Sacharin geladene
Schiffe sehr, daß Reichsgeländebestimmungen hat jedoch die Be-
handlung überlegt. Die Schiffsindustrie hat ebenfalls den
Verdienst, auch den inneren Verkehr den Gewinn von Schif-
fen in die Höhe gehoben hat. Da der Zucker in diesen Jahren
steigert unterworfen wird, ist es nicht mehr als billig, daß auch
die künftigen Schiffe bezeugt werden, doch scheint mit der
Steuer von 80 M. pro Kilo vielleicht etwas zu hoch zu
sein. Die Erhöhung ist, daß allmählich Steuern ein ge-
wirksames Ergebnis haben als niedriger. Ein großer Vorteil
meiner Freunde ist daher für eine maßvolle Steuer ohne weitere
die Verkehrsbedingungen.

Herr Graf König (Sonn.): Da die künftigen Schiffe keine
Nachfrage haben, sollen bei ihnen die höchsten Steuern, die bei
der Zuckersteuer bezeugt werden müssen. Billig ist, daß
Sacharin den Zucker erhebliche Konkurrenz macht und
insolange der Zuckerkonsum bedeutend zurückgeht. Dieses ist
für mich das Entscheidende. Denn die Einkommen des Reichs
aus der Zuckersteuer gehen zurück und müssen durch andere
erfüllt werden. Eine Erhöhung der vorgeschlagenen Steuer
von 80 M. pro Kilo hätte zwar für wünschenswert,
würden sie jedoch nicht fordern. Sie beantragte, den Entwurf an
eine Kommission von 21 Mitgliedern zu überweisen. Es bezeugte
mit nur 6 Schiffsindustriellen im ganzen, von denen 5 nur
nebenbei Schiffe führten. Da wäre es vielleicht, um die
Kontrolle zu vereinfachen, am besten, wenn man die fünf
Schiffe entdickte und die letzte auf Reichstags
überwies.

Herr v. Winter (Chr.): Das Gesetz ist zu hoch nach dem Heren
des Reichstags, aber es ist kein Zucker, Geld, sondern ein An-
stimmungs-Gesetz. Es wird nicht einbringen, da die hohe Steuer
die ganze Produktion tödlich wird. Aber das wollen ja gerade
die Zuckererzeuger. Sie wollen den Armen, die sich keinen Zucker
kaufen können, auch noch das Gewicht der Armen, das Sacharin
nehmen. Aber der Wunsch der Zuckererzeuger wird nicht in Erfüllung

Bermittliches.

Wahlf eines Offiziers. Der Commandeur des Königs-Altenen Regiments...

Die Zypsus-Epidemie in Mes. Die Gesamtzahl der Todtskinder...

Fener in der Kirche. Am Montag nachmittag brach in dem Kirchhof...

Grenzbrenn. Seit Sonnabend brennt auf der Grube Grotte bei Salsgath...

Waldbrand. Ein großer Waldbrand wüthete vom Montag mittag...

Einführung einer Schiene. In dem Orte Glemency bei Dion führte...

Schwerverkran. In dem Dorfe Vornoz bei Ghoritz drängen in der Nacht...

Die Hebräerwägen in Buxtehude. Das Schwäfer in Buxtehude...

Die Hebräerwägen in Buxtehude. Das Schwäfer in Buxtehude...

Die Hebräerwägen in Buxtehude. Das Schwäfer in Buxtehude...

Wetter-Ansichten

auf Grund der Berichte der Deutschen Seewarte.

24. April: Meist bewölkt, lebhafteste Winde, wärmer, Regenfälle, Stürmische Seer. Sturmwarnung.

Meteorologische Station zu Halle.

22 April (10 Uhr in d. N.) 23 April (7 Uhr in d. M.)

Table with weather data: Barometer, Wind, Regenmenge, etc.

Maximum der Temperatur am 22 April: 15,2 O. Minimum in der Nacht vom 22 April auf 23 April: 3,9 O.

Wassermenge vom 23 April 7 Uhr morgens: 0,2 mm.

Verzeichniß des Berliner Wetterbureaus vom 22 April morgens.

Table with weather data: Temp., Wind, Regen, etc.

Handel, Gewerbe und Verkehr.

Im Centralauschusse der Reichsbank erklärte gestern der Vicepräsident...

Der Einkommen-Überschuss der Geleisenbahnen Berg- u. Eisen- u. Kohlen-Gesellschaft...

Nessen (Ruh). 29. April. Kohlenmarkt. Marktlage ruhig aber fest.

Schlachtviehmarkt im städtischen Viehhofe zu Halle. Am 22. April 1901.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Table with market prices for various goods.

Rohracker. I. Produkt. Basis 85%, Rendement nous Usance...

Paris, 22 April. (Schluss.) Rohracker ruhig, 85% neue Conditionen...

Hamburg, 22 April. Petroleum still, Standard white loco 6,70 Bc.

Bremen, 22 April. (Börsen-Schlussbericht.) Raffinirtes Petroleum loco 6,70 Bc.

Antwerpen, 22 April. (Schlussbericht.) Raffinirtes Typo weiss loco 17,75 Bc.

New York, 22 April. (Telegr.) Petroleum Standard white in New York 7,65 Bc.

Olivenöl. Oils. Rotterdam, 22 April. (Telegr.) Schmalz Western steam 8,60...

Nordhausen, 22 April. Spiritus behauptet, 45 Vol. % für 130 Kc ohne Fass...

Hamburg, 22 April. Spiritus behauptet, April 14 G, April-Mai 14 G, Mai-Juni 14 G.

Paris, 22 April. (Schlussbericht.) Spiritus ruhig, April 33,25, Mai 28,25...

Berliner Börse

am 22. April. (Erklärung zu den telegr. Mitteilungen im gestr. Abendblatt.)

Bank-Disconto. Berlin Wechsel 4, Lomb. 5, Amsterdam 3/2, Brüssel 3/2, Petersburg 8, Wien 5, London 4. Paris 3.

Deutsche Fonds- u. Staatspapiere. Harner Stadtanleihe 3/2, 92,00, Berliner Stadt-Obli. 3/2, 92,00, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig. Nordst. 4, Ostpr. 4, etc.

Ausländische Fonds. Argent Gold-Anl. 5/2, 74,40, etc.

Eisen-Obli. Stamm. Ital. Eisen-Obli. St. gar. 3, 69,30, etc.

Industrie-Aktien. A.-G. T. Anilinfabr., Adolphthalen-Bad, etc.

Eisenbahnen Stamm Aktien. Anhalt-Anhalt, B. u. H., etc.

Ausl. Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien. Ausg. Teplitz, etc.

Deutsche Hypoth.-Pfandbriefe u. Rentenbriefe. Anst.-Deutscher Pfandbr., etc.

Wasserkraft (+ bedeutet über, - unter Null).

Table with hydroelectric power data: Artern, Weissenfels, Trotha, etc.

April, Mai, Juni, Juli, August, September, October, November, December.

Badwalde, Prag, Jungblutau, Parnitz, etc.

Deutscher Hypoth.-Pfandbr., etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.

Deutsche Eisenb.-Stamm u. Stamm Prior. Aktien, etc.

Deutsche Eisenb.-Prior. Oblig., etc.