Preußischer Landtag.

(Bericht der Saale-Zeitung.)

Abgeordnetenhaus.

50. Sitzung vom 26. April, 12 Uhr.

Auf der Tagesordnung steht die erste Berathung der **Tertiärbahn-Vorlage.**

Eisenbahnminister **Thielen:** Die Aufnahme, welche der Entwurf bisher im Lande und namentlich in der Presse gefunden hat, ist im allgemeinen eine günstige und zustimmende gewesen, insbesondere nachdem die nach zwei entgegengesetzten Richtungen entstandenen Befürchtungen durch die Erklärungen, welche der Finanzminister und ich wiederholt abgegeben haben, hinweggeräumt worden sind. Die Befürchtung, daß die Regierung mit der Vorlage des Entwurfs die Absicht verbände, sich von der Verpflichtung des weiteren Ausbaues der Nebenbahnen zu befreien, und die Befürchtung, als ob die Regierung den Ausbau der Nebenbahnen grundsätzlich und ausschließlich für sich vorbehalte und den Privatunternehmungen nur die Bahnen unterster Ordnung zuweisen wollte, konnte die Regierung als unbegründet zurückweisen. Der Entwurf entspricht dem allgemeinen Bedürfniß um so mehr, als wir in Preußen in der Entwicklung der kleinsten Bahnen absolut und im Verhältniß zu den Nachbarstaaten zurückgeblieben sind. Die Staatseisenbahnverwaltung konnte die Herstellung derartiger kleiner Bahnen nicht als ihre Aufgabe betrachten. Solche Unternehmungen können nur gedeihen unter freier Entfaltung der Kräfte, die den individuellen Bedürfnissen von Land und Leuten thunlichst angepaßt sind. Hierzu will der vorliegende Gesetzentwurf die Hand bieten und die Wege ebnen und zwar dadurch, daß er die Bahnen unterster Ordnung in ihrer Entstehung möglichst vereinfacht, ihre Konzessionirung decentralisirt, die ihnen im öffentlichen Interesse auferlegenden Lasten erleichtert, ihr Verhältniß zu öffentlichen Straßen, zu den Voll- und Nebenbahnen wie zu den Bahnen ihresgleichen regelt und den etwa zur Wahrung des allgemeinen Interesses im Einzelfalle nothwendig werdenden Erwerb durch den Staat an solche Bedingungen knüpft, die eine gerechte Ausgleichung der öffentlichen und privaten Interessen gewährleisten.

Bei der Aufstellung des Gesetzentwurfs hat die Staatsregierung sich darauf beschränken zu müssen geglaubt, in thunlichst knapper und klarer Fassung die Absicht des Gesetzgebers grundsätzlich darzulegen und auf die Einzelvorschriften nur insoweit sich einzulassen, als es zur Erreichung des Zweckes unvermeidlich schien. Die Staatsregierung glaubte hierdurch der gesunden Entwicklung der in Rede stehenden Verkehrswege, welche dem Gesetze unterzuordnen sind, und die in ihrer Form, ihrem Wesen und ihrer Bedeutung auf das mannigfaltigste sich gestalten werden, sowie ihrer Anpassung an die individuellen örtlichen Verhältnisse besser dienen zu sollen, als durch eine in das einzelne gehende Kasuistik.

Die Regierung wird nach ihren Kräften bemüht sein, wenn es in einzelnen Fällen sich als unumgänglich nöthig erweisen sollte, mit ihren finanziellen Kräften den Bahnen unterster Ordnung fördernd zur Seite zu stehen. Insbesondere kann ich namens der Staatseisenbahnverwaltung die Versicherung abgeben, daß dieselbe mit Rath und That hilfreich der Entstehung, dem Bau und dem Betriebe der Bahnen unterster Ordnung sich erweisen und daß sie die Entfaltung derselben im allgemeinen Interesse wie auch im eigenen Interesse mit Freuden begrüßen wird. Im Falle der Verabschiedung des Gesetzes hofft die Regierung, daß insbesondere die wirthschaftlichen und kommunalen Kreise des Landes die Förderung der Bahnen unterster Ordnung kräftig in die Hand nehmen werden unter Zuhilfenahme des Privatkapitals, und daß für die Zukunft unter voller Aufrechterhaltung des Staatseisenbahnsystems und des weitern Ausbaues des Staatseisenbahnnetzes in Ergänzung desselben sich deutsches Kapital wieder in steigendem Maße dem Bau und dem Betriebe deutscher Schienenwege zuwendet.

Abg. **von Heede** (natlib.) erwartet von dem Entwurf segensreiche Wirkungen nur, wenn gewisse Vorbedingungen erfüllt sind. Der Entwurf sei nicht auf lokale Bahnen mit Lokomotivbetrieb für Personen- und Güter-Verkehr, die im lokalen Interesse oft sehr wichtig seien, zugeschnitten. Es fehle noch immer eine klare Definition des Begriffes „Tertiärbahnen". Redner bemängelt die Bestimmungen, wonach alle Kleinbahnverwaltungen, auch die der Pferdebahnen, verpflichtet sein sollen, Militäranwärter anzustellen — das würde dem Gedeihen dieser Kleinbahnen, die oft allein vom sparsamen Betriebe abhängig seien, leicht gefährlich werden. Auch die Art der Konzessionirung errege Bedenken. Besser wäre es, wenn der Regierungspräsident in Verbindung mit einem Eisenbahnkommissariat die konzessionirende Behörde sein würde. Redner beantragt die Ueberweisung an eine **Kommission von 21 Mitgliedern.**

Abg. **v. Bismarck** (konf.) glaubt, daß das Gesetz im wesentlichen das richtige treffe und daß die anfangs erhobenen Bedenken durch den Finanzminister im Herrenhause bestätigt worden seien.

Abg. **Rickert** (dfr.): Auch ich bin kein Gegner der Vorlage, denn dieselbe enthält die Grundsätze, die wir immer vertreten haben. Ich freue mich, daß der Finanzminister zu den Grundsätzen zurückgekehrt ist, welche wir leider vergeblich anderthalb Jahrzehnte tauben Ohren gepredigt haben. Ich halte dieses Gesetz für unsere wirthschaftliche Entwicklung für eins der wichtigsten, das in den letzten Jahren vorgelegt ist. Um so weniger begreife ich den Indifferentismus, der in weiten Kreisen sich gegenüber dem Gesetze zeigt. Und wenn ich von einer schätzenswerthen Kundgebung des deutschen Landwirthschaftsrathes absehe, so finde ich diesen Indifferentismus auch in landwirthschaftlichen Kreisen. Daß aber die Erkenntniß von der Bedeutung des Gesetzes in jenen Kreisen vorhanden ist, haben die Verhandlungen des Herrenhauses gezeigt, das ja auch einzelne Verbesserungen hineingebracht hat. Konservative Männer, wie Fürst Putbus, haben übrigens dort über das Gesetz Klage in der Richtung geführt, in welcher auch ich sie führen will. Aber diese Klage ist nicht destillirt worden in bestimmten Verbesserungsanträgen.

Ich bedaure besonders, daß das Gesetz nicht vor seiner Einbringung veröffentlicht ist. Wenn es irgend einmal richtig war, Stimmen aus den Interessentenkreisen zu hören, so war es bei diesem Gesetz. (Sehr richtig!) Das Gesetz ist bereits ein Jahr fertig, und der Vorgänger des jetzigen Eisenbahnministers versprach seine Einbringung schon für die vorige Session. Weshalb hat man es in den Akten des Ministeriums verschlossen gehalten? Ich freue mich, daß der Finanzminister uns im „Reichsanzeiger" von seinen etwaigen Steuerplänen Mittheilung gemacht hat. Ich hoffe, er wird noch etwas gesprächiger werden. Das hätte aber auch hier geschehen sollen.

Wir haben seit Jahrzehnten vergeblich ein solches Gesetz verlangt. Was ich s. Z. als blasser Theoretiker vorgebracht habe, ist jetzt endlich zur Geltung gekommen und auch von den Praktikern im Herrenhause anerkannt. Ich habe schon 1877 die Ueberproduktion von Chausseen für ungesund erklärt, und statt kostspieliger Chausseen den billigeren und immer noch eine Rente gewährenden Bau von Lokalbahnen empfohlen. Die anderthalb Jahrzehnte seit jener Zeit sind leider für die wirthschaftliche Entwicklung unseres Volkes und namentlich der ländlichen Bevölkerung verloren gegangen. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen, man mag sie noch so hoch anschlagen, wie die Wirthschaftspolitik des Fürsten Bismarck haben leider die ländliche Bevölkerung von der Wahrnehmung derjenigen Interessen, welche Lebensfragen der Landwirthschaft sind, abgelenkt. Man hat zu sehr an den Zauberstab der landwirthschaftlichen Zölle geglaubt und an die Folgen der Verstaatlichung der Eisenbahnen, als daß man darauf das Augenmerk gerichtet hätte, was wirklich im wohlverstandenen Interesse der Landwirthschaft lag.

Ich freue mich, daß die Regierung jetzt eine Kraftanstrengung macht, um das Verlorene vielleicht wieder einzubringen. Ob es noch möglich sein wird, weiß ich nicht. Mit diesem Gesetz in der Hand, fürchte ich, wird es nicht möglich sein. Die Hoffnung, die sich der Minister macht, daß das Gesetz der Zauberstab sein wird, der das Privatkapital in Bewegung setzt, ist verfrüht. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen hat, wie der Minister selbst zugestanden hat, seine größten Gefahren. Ich bedaure, daß der frühere Eisenbahnminister, dessen technische Kraft und Geschicklichkeit ich immer anerkannt habe, nicht in unserer Mitte ist. Es wäre interessant, die Auseinandersetzungen, die wir mit ihm als Minister gehabt haben, als Landtagsabgeordneten fortzusetzen. Er selbst hat durch die Verstaatlichung die Unthätigkeit und den Indifferentismus des Privatkapitals herbeigeführt. Ist denn nicht vom Ministertisch und von den Rednern der Majorität ins Land hinausgerufen worden: Wenn wir erst einmal die Eisenbahnen verstaatlicht sehen, dann werden auch die Bahnen unterster Ordnung verstaatlicht sein? Allerdings sind 7000 km Sekundärbahnen gebaut worden. Wissen Sie denn aber, was eingetreten wäre, wenn die Verstaatlichung nicht gewesen wäre? (Lachen rechts.) Sie glauben, es wären nicht so viel Sekundärbahnen gebaut worden, ich glaube, es wäre der Fall gewesen. Es sind jetzt schon wieder 17,000 Kilometer Sekundärbahnen weiter verlangt worden. Daraus haben die Minister gemerkt, daß es gefährlich ist, solche Versprechungen zu machen, und daraufhin hat der Finanzminister einen Standpunkt vertreten, den ich nicht einmal mit diesen Worten, ohne mich dem Verdacht des fanatischen Freihändlerthums auszusetzen, so schlankweg ausgesprochen hätte. Für mich ist es zweifellos, daß, wenn es eine Freiheit der Bewegung gegeben hätte, dem Staat und dem Gemeinwesen viel erspart worden wäre. Der Finanzminister wird mit mir einverstanden sein, wenn ich die Meinung einzelner Kreise für gefährlich halte, daß es besser sei, wenn der Staat das dreifache für den Bau einer Linie ausgebe als eine Privatgesellschaft. Es wäre eine fehlerhafte Entwicklung, wenn der Staat den Kilometer mit 50,000 M. bezahlt, während das Privatkapital nur 20,000 M. aufzuwenden brauchte. Das wäre ein Schaden für den Staat, und deshalb freut es mich, daß die Finanzverwaltung in diesem System Halt machen will. Ist die Regierung daran aber nicht selber schuld? Sie hat ja Bahnen nicht konzessionirt, blos weil es Privatunternehmer waren, die angeblich nicht im Interesse der Gemeinden bauen. Das ist eben dieser bureaukratische Tic, der Ihnen nicht auszutreiben ist. Ueberzeugt der Finanzminister die Garantie, daß dieser bureaukratische Tic nicht auch bei den Regierungspräsidenten und Landräthen vorkommen wird, daß sie nicht da ihre Künste zeigen werden? Diese Freiheit, die ihnen gegeben wird, halte ich für höchst gefährlich. Viel eher möchte ich dem Eisenbahnminister die Entscheidung geben als den Regierungspräsidenten, die wahrscheinlich alle nach einem andern Schema arbeiten werden. Der Eisenbahnminister, der selbst den Begriff der Bahnen unterster Ordnung nicht definiren kann, wird das wohl den Regierungspräsidenten resp. den Ortspolizeibehörden überlassen wollen.

Das Gesetz wird als eine List des Finanzministers betrachtet, der sich von der moralischen Pflicht, Sekundärbahnen zu bauen, drücken wolle. In dieser Beziehung sind die Verhandlungen des Herrenhauses höchst interessant. Ich glaube, wir thun gut, für jeden Fall die Resolution des Herrenhauses wieder anzunehmen.

Wer werden jetzt mit diesem Gesetz den Versuch machen müssen, ob es noch gelingt, das Kapital und die Unternehmungslust der Gemeinden wachzurufen. In der deutschen Landwirthschaftsgesellschaft ist die Frage lebhaft erwogen, wer der beste Träger des Gesetzes ist. Ich sagte: Jeder, der es gut macht. Es wäre nichts verfehlter, als nur den Kreis, nur die Provinz und nur die Privatunternehmer zu Trägern zu machen. Nur hier keine Schablone! Sodann hoffe ich, daß jetzt auch mehr die Schmalspuren berücksichtigt werden. Dann werden die Lowries vielfach auf dem Felde beladen und direkt auf die Schmalspuren gebracht werden können, und der Betrieb ein ganz billiger sein.

Vor allem aber habe ich erhebliche **Kompetenzbedenken,** die ich dringend in der Kommission zu beachten bitte. Der gegenwärtige Entwurf bezieht sich nicht blos auf die Bahnen mit Lokomotivbetrieb, sondern auch auf alle übrigen, Pferdebahnen und, wie ich annehme, auch auf elektrische Bahnen. Bezüglich der elektrischen Bahnen, die doch eine kolossale Zukunft haben, auch für Bahnen unterster Ordnung, bin ich selber im Zweifel, ob wir nicht hier der Reichsgesetzgebung gegenüber vorgreifen, da wir doch ein Elektrizitätsgesetz zu erwarten haben. Bezüglich der **Pferdebahnen** aber verstößt das Gesetz **gegen die Reichsverfassung** und bestehende Reichsgesetze. Die Regierung hält reichsrechtliche Bedenken bezüglich der Gewerbeordnung nicht für vorliegend, weil nach § 6 der Gewerbeordnung die Eisenbahnunternehmungen von den Bestimmungen der Gewerbeordnung ausgenommen sind, und alle diese Bahnen als Eisenbahn-Unternehmungen anzusehen seien. Das ist grundfalsch. Nach § 37 der Gewerbeordnung unterliegt der Regelung durch die Ortspolizeibehörde die Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Orte durch Wagen aller Art, Pferde „und andere Transportmittel". Ein Ministerialreskript von 1872 besagt, daß sich das auch auf Pferde-Eisenbahnen bezieht. Wie ist das möglich, daß dasselbe Ministerium, das jenes Ministerialreskript angeordnet hat, nunmehr die Pferde-Eisenbahnen einfach unter dieses Gesetz nimmt? Das ist absolut unzulässig. Wo ist Herr von Boetticher, der Staatssekretär des Innern, der für die Beobachtung der Bestimmungen der Gewerbeordnung zu sorgen hat? Die Pferdebahnen sind bis jetzt auf Grund des § 37 der Gewerbeordnung konzessionirt. Nach § 76 der Gewerbeordnung setzt die Ortspolizeibehörde in Gemeinschaft mit der Gemeindebehörde die Taxe für die Benutzung der Transportmittel fest. Die Gemeinden haben bisher immer mitgewirkt. Durch dieses Gesetz schiebt man sie aber einfach hinaus. (Zuruf des **Finanzministers:** Sie sind Inhaber der Straßen!) Da haben sie gar nichts mitzureden. Wo ist das Rekursverfahren, das ihnen nach der Gewerbeordnung zusteht? Ich stehe hier vor einem Räthsel. Wenn wir die Pferdebahnen nicht ausdrücklich ausschließen, so müssen wir gewärtig sein, daß die Reichsinstanzen das für verfassungswidrig erklären. Hat sich denn überhaupt ein Bedürfniß für eine Aenderung geltend gemacht? Wer ist unzufrieden mit der gegenwärtigen Bestimmung? Wieten Sie denn überhaupt eine Erleichterung? Wir müssen die Bestimmungen der Verfassung auf das Gewissenhafteste halten und in zweifelhaften Fällen immer zugunsten der Reichskompetenz entscheiden. Soweit müssen wir doch deutsches Gefühl haben, daß wir, soweit es möglich ist, Deutschland einheitlich in Bezug auf die wirthschaftlichen Verhältnisse behandeln (Sehr richtig, links), und es wäre sehr schlimm, wenn in einem Lande die preußische Bestimmung, und im andern Orte die Reichsgewerbeordnung gilt. Der Minister wird kein Moment dafür anführen können, die Pferdebahnen in dem Gesetze zu lassen, es sei denn die Anstellung der Militäranwärter, und daß die Aufbürdung der Militäranwärter auf die Pferdebahnen eine Verbesserung ist, bezweifle ich. Dieser Paragraph wird also wohl aus der Vorlage herausgeworfen werden.

Ueber folgende Punkte muß vor allem Klarheit geschaffen werden: Findet die Konzessionirung der Pferdebahnen nach Maßgabe der Gewerbeordnung statt, und welche Grundsätze sollen für die Konzessionirung der elektrischen Bahnen maßgebend sein? Man giebt den Regierungspräsidenten ein Gesetz in die Hand ohne irgend welche Kriterien. Der Herr Minister wird sagen, daß die Instruktion die nöthige Anweisung geben wird. Geben Sie uns doch den Wortlaut der Instruktion! Wenn den Herren etwas unbequem ist, dann sagen sie: Wir wollen das durch die Instruktion machen. Wenn man es aber durch Instruktion machen kann, dann kann man es auch durch das Gesetz selber machen. (Sehr wahr! links.) Die Genehmigung soll nur im polizeilichen Interesse versagt werden können. Was ist polizeiliches Interesse? Gehört dazu die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der Bediensteten? Wo liegt da das öffentliche Interesse, und wie ist der Regierungspräsident in der Lage, diese Eigenschaften zu prüfen? Dann wird von der Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs geredet. Darunter kann man alles verstehen. Darum wird man auch diese Worte streichen, um nicht alles der Willkür der Behörden preiszugeben. Auch die Bestimmung, daß Fahrplan und Fahrpreise von Zeit zu Zeit einer behördlichen Revision unterworfen werden sollen, muß fallen, denn sie ist nur geeignet, die Entwickelung der Bahnen zu hemmen. Wollen Sie Ihr bureaukratisches Gewissen beruhigen, dann setzen Sie doch ins Gesetz ein: für allemal eine Minimal- und Maximalbestimmung, aber lassen Sie die wiederholte Prüfung.

Sie werden dem Land einen großen Dienst erweisen, wenn Sie das Gesetz in die Gesetzsammlung so hineinbringen, daß es marschiren kann. Haben Sie einmal Vertrauen und lassen Sie das Gesetz einmal, wie wir wollen, arbeiten, und habe ich mich geirrt, so kommen Sie dann mit Ihrer Bureaukratie und legen Sie Fesseln an; einstweilen aber geben Sie **freie Bewegung.** (Beifall links.)

Geh.-Rath Frhr. **v. Zedlitz:** Die Frage des Verhältnisses zur Gewerbeordnung ist von der Regierung eingehend geprüft worden und der Entwurf ist erst aufgestellt, nachdem eine Vereinbarung mit den Reichsbehörden getroffen worden war. Die Gewerbeordnung hat bisher mit Rothwendigkeit keine Anwendung zu finden brauchen auf die Bahnen unterster Ordnung. Abweichend von andern Bundesstaaten hat man in Preußen die Pferdebahnen gleich den Omnibussen behandelt. Die Judikatur namentlich des Reichsgerichts über die charakteristischen Merkmale der Eisenbahnen macht es nothwendig, die Pferdebahnen gleich zu stellen den Eisenbahnen mit mechanischem Betriebe. Die Gewerbeordnung ist auch nicht immer ausreichend gewesen, namentlich in den Fällen nicht, wo die Pferdebahn über den Bereich der Kommunen hinausging. Das hat zu großen Schwierigkeiten geführt, und darum wird eine einheitliche Regelung dieser Materie von Vortheil sein.

Abg. **v. Tiedemann-Bomst** (frk.) führt aus, daß das Gesetz überall mit Freuden begrüßt sei. Redner befürwortet gleich dem Abg. Rickert, daß die Bestimmung über die Militäranwärter gestrichen und umfassende Bestimmungen über das Expropriationsrecht geschaffen werden. Das Gesetz müsse alsbald in Kraft treten, es sei nicht nöthig, damit bis zum 1. April 1893 zu warten.

Abg. **Dr. Friedberg** (nl.) vermißt eine genaue Definition des Begriffes „Tertiärbahnen", man dürfe die Behörden hierüber nicht im Unklaren lassen. Redner schließt sich im übrigen den Bedenken des Abg. vom Heede an.

Abg. **Broemel** (dfr.) will vor allem darauf Gewicht legen, daß das Privatkapital von den ausländischen Anlagen wieder dem wirthschaftlichen Leben der Nation zurückgeführt werde. Damit dieser Entwurf das aber erreiche, müsse er erheblich abgeändert werden. Dieser Grundsatz der polizeilichen Genehmigung gehe auch in dieser Vorlage viel zu weit und bereite der Entwickelung der Tertiärbahnen Hindernisse. Es widerspreche der Gewerbeordnung, wenn man ohne die Möglichkeit der Appellation die Konzession in das Belieben der Verwaltungsbehörde stelle. Besonders müsse der Gewalt der Eisenbahnbehörde, die vielfach aus Konkurrenzrücksichten handle, ein Damm entgegengesetzt werden. Auch die Konzessionsdauer müsse anderweitig geregelt werden. Das Inkrafttreten des Gesetzes bis 1. April 1893 hinauszuschieben, dazu liege kein Grund vor. Wenn die Regierung sich damit entschuldige, daß sie betreffs der Pferdebahnen die Reichsbehörde gefragt hat, so sei doch der Chef eines Reichsamts noch nicht der kompetente Vertreter der Reichsgewerbeordnung. Wenn die Bahnen in den Straßen Berlins und Potsdams königlicher Genehmigung bedürfen, so würde dies die Entwickelung der Tertiärbahnen aufs schwerste schädigen. Redner beantragt die Verweisung der Vorlage an eine **Kommission von 28 Mitgliedern.**

Minister **Thielen** erwidert, daß die Errichtung neuer Pferdebahnlinien in Berlin, speziell über die Linden, nicht an der königlichen Genehmigung, sondern an seinem Widerspruch aus Verkehrsrücksichten gescheitert sei.

Geh. Rath Frhr. **v. Zedlitz** bestreitet, daß der Entwurf das Konzessionswesen in die Willkür der Staatsbehörden lege. Der verwaltungsgerichtliche Weg sei durchaus freigelassen.

Abg. **v. Strombeck** (Z.) erkennt die große Bedeutung der Tertiärbahnen für die Landwirthschaft an und wünscht deshalb für das Inkrafttreten des Gesetzes einen möglichst frühen Termin.

Abg. **Böttinger** (nl.) ersucht die Regierung, sich durch dieses Gesetz nicht im Ausbau der Sekundärbahnen behindern zu lassen.

Nachdem Abg. **v. Czarlinski** (Pole) sich für die Vorlage ausgesprochen, wird die Diskussion geschlossen und die Vorlage an eine **Kommission von 21 Mitgliedern** verwiesen.

Nächste Sitzung Mittwoch 12 Uhr. (Antrag Kanitzkt betr. Neu-Vorpommern, Petitionen.)

Waaren- und Produktenberichte.

Petroleum.

* **Stettin,** 26. April. Loco 10,70.

* **Hamburg,** 26. April. Petroleum ruhig, Standard white loco 5,50 Br., per Aug.-Dez. 5,90 Br.

* **Bremen,** 26. April. (Börsen-Schluss-Bericht. — Offizielle Notirung der Bremer Petroleum-Börse.) Raff. Petroleum Fasszollfrei, ruhig, loco 5,90 Br.

* **Antwerpen,** 25. April. [Schluss-Bericht.] Raffinirtes Type weiss loco 14 Br., pr. April — Br., pr. Mai 14 Br., per Sept.-Dez. 14 Br. Ruhig.

* **New-York,** 25. April. (Telegr.) Raffinirtes Petroleum Standard white in New-York 6,10 Gd., do. Standard white in Philadelphia 6,05 Gd. Rohes Petroleum in New-York 5,40, do. Pipeline Certificates pr. Mai 57½. Ziemlich fest.

* **New-York,** 25. April. (Telegr.) [Anfangs-Kurse.] Petroleum Pipe line certificates pr. Mai 57¼.

Viehmärkte.

Leipzig, 25. April. Schlachtviehmarkt im städt. Viehhofe.

Zum Verkaufe standen:	Preise für 50 kg, a. Lebend-, b. Schlachtgew.							
	a.	b.	a.	b.	a.	b.	Zu Anfang	Am Schluß
	I. Qualit.		II. Qualit.		III. Qualit.			
354 Rinder, davon*	—	—	—	—	—	—	311	43
166 Ochsen	—	70	—	64	—	58	144	22
8 Kalben	—	66	—	62	—	56	8	—
111 Kühe	—	64	—	56	—	32	98	13
69 Bullen	—	60	—	56	—	52	61	8
317 Kälber*	44*	—	41	—	32	—	317	—
354 Schafvieh*	30	—	27	—	24	—	512	42
687 Schweine, davon* (bei 20 kg Tara)	—	—	—	—	—	—	676	11
681 Landschweine	58	—	55	—	52	—	670	11
6 Bakonier	54	—	—	—	—	—	6	—

1931 Stück Schlachtvieh. * Mastkälber bis 46 M.

Anmerkung: Das Schlachtgewicht bei Rindern wird mit Talgnieren berechnet.

Geschäftsgang: ', ,' und ' mittelmässig.

Chemische Produkte.

* **London,** 25. April. Chilisalpeter 8 sh. 10½ d. bis 9 sh. für gewöhnliche, 9 sh. 3 d. für ebemische Sorten.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-848334-18920427028/fragment/page=0001

Marienburger Geld-Lotterie.

Ziehung am 28.–29. April.
Hauptgewinn Mark 90,000.
3372 Geldgewinne = 375,000 Mk.
1/1 3 M. 1/2 1 M. 75, 10/2 16 M. 1/4 1 M. 10/4 9 M.
Liste und Porto 30 Pf. (Nachnahme 20 Pf. extra.)

Leo Joseph,
Bankgeschäft,
Berlin W., Potsdamerstr. 71.

Mütter, verlanget beim Einkaufe von Seife:

Doerings-Seife
die beste der Welt. mit der Eule.

Sie ist zufolge ärztlichen Urtheils wegen ihrer unübertroffenen, selbst von der Concurrenz als tadellos anerkannten Reinheit, Milde und Fettreichthums, nicht allein die **bewährteste Toiletteseife** für die **Erwachsenen,** sondern auch das **zuträglichste Waschmittel** für

Säuglinge und Kinder.

Nach dem Waschen:
kein Brennen, kein Spannen, kein Wundsein, kein Aufspringen der Haut!

Preis 40 Pfg.

Schöner Teint,
Weiße und Zartheit der Haut, Frisches Aussehen!

Analyse über Doerings Seife mit der Eule
von Dr. **Theodor Petersen.**

Herren Doering & Cie., dahier. Am 31. v. Mts. übergaben Sie mir 2 Stücke Ihrer Toilette-Seife mit der Bezeichnung „**Doering's Seife mit der Eule**" in Originalverpackung zur Untersuchung.

Die vorgelegte Seife war von gelblich weißer Farbe und angenehmem, nicht zu starkem Parfüm, ist hart, homogen und klar in Wasser löslich. Der wachsartige Glanz ihrer Schnittfläche verändert sich nicht bei mehrtägigem Liegen an der Luft.

Bei näherer Untersuchung der Seife konnte darin weder unverseiftes Fett, noch freies oder kohlensaures Alkali, sowie keinerlei Verunreinigung nachgewiesen werden. Die quantitative Analyse ergab:

Fettsäuren 79,82, Natron 9,51, Wasser und Verlust 10,67 = 100%.

Die untersuchte Toilette-Seife ist rein, vollkommen neutral und nicht zu stark gewässert, so dass sie auch beim Liegen an der Luft nur wenig an Gewicht verliert. Ihre guten Eigenschaften werden sich im Gebrauche gewiss bewähren.

Hochachtungsvoll
Frankfurt a. M., 9. Nov. 1891. Dr. **Theodor Petersen.**

Analyse über Doering's Seife mit der Eule
von Dr. **Popp** und Dr. **Becker.**

Herren Doering & Cie.!

Die uns vom 29. a. c. zugestellte Probe **Doering's Seife mit der Eule** enthält nach unserer Analyse in 100 Theilen:

Fettsäuren 78,64, Natron 9,11, Mineralkörper 0,81, Wasser und Verlust 11,44 = 100%.

Da die Seife neutral ist, Wasserglas und andere Füllkörper nicht enthält, kohlensaures Natron und Neutralfett nur in geringen Spuren nachweisbar waren, so müssen wir die uns vorgelegte Probe als eine **reine, gute Toilette-Seife** bezeichnen, welche allen Anforderungen, die an eine solche gestellt werden können, entspricht.

Chem.-techn. und hygienisches Institut
Frankfurt a. M., 13. Nov. 1891. Dr. **Popp** u. Dr. **Becker,**
vereid. Handels-Chemiker.

Verkäuflich in Parfümerien, Droguerien und Colonialwaaren-Handlungen.

Otto Thieme
Halle a. S.

Aepfelwein-Kelterei

empfiehlt **Aepfelwein** und **Aepfelwein-Champagner** in hochfeiner Qualität.

Verkauf in Flaschen zu Originalpreisen auch bei Herrn **Herm. Hartlek** hier, Leipzigerstr. 40.

Berl. Mettwurst
à Pfd. 60 ₰.
Berl. Pressswurst
(Rothwurst) frisch und geräuchert
à Pfd. 60 Pfg.,
bei Entnahme von 2 Pfd.
à Pfd. 55 Pfg.
Feinstes
Wurstschmalz
à Pfd. 50 Pf.,
Breslauer Bratwurst 80 ₰,
Bayr. Sülze à Pfund 60 Pf.,
Westph. Servelatwurst
(Grobschnitt) à Pfund 1,10 Mk., bei Abnahme von 5 Pfd. à 1,00 Mk.
Pökelknochen von jungen zarten Schweinen.
W. Nietsch, Hoflieferant,
Leipzigerstraße 75.

Sanatorium und Wasserheilanstalt
Zuckmantel, Oesterr.-Schlesien
Hydro-, Mechano-, Elektrotherapie. Elektrisches Zwei-Zellen-Bad. Diät, Terrainkuren. Herrliche Hochgebirgs- und Waldluft. Preise mäßig. Prospekte franko und gratis.
Eigenthümer und ärztlicher Leiter: **Dr. Ludwig Schweinburg,**
langjähriger I. Assistent des Prof. Winternitz in Wien-Kaltenleutgeben.

Preßkohlensteine ff.
in guter trockener Waare, empfehlen
Bahnhof Teutschenthal. Herzog & Co.

Anker-Cichorien
von **Dommerich & Co., Magdeburg-Buckau,**
empfehlen als den besten Coffeezusatz in Büchsen von 250 Gramm zu 20 Pfg. in Packeten von 125 Gramm zu 10 Pfg. **Reinh. Hennig, Emil Jacob, C. F. H. Ursin Nachf.** in **Radegast.**

LIEBIG
Company's
FLEISCH-EXTRACT
Nur aecht
wenn jeder Topf den Namenszug J. v. Liebig in blauer Farbe trägt.

Liebig's Fleisch-Extract dient zur sofortigen Herstellung einer vortrefflichen Kraftsuppe, sowie zur Verbesserung und Würze aller Suppen, Saucen, Gemüse und Fleischspeisen und bietet, richtig angewandt, neben **ausserordentlicher Bequemlichkeit,** das Mittel zu **grosser Ersparniss** im Haushalte. Vorzügliches Stärkungsmittel für Schwache und Kranke.

Gustav Jacobi's Touristenpflaster gegen
Neu Hühneraugen, harte Haut
an den Zehen und Fußsohlen. Zu Rollen à 75 ₰. Depot in **Halle: Löwenapotheke,** Markt.
Man verlange **Gustav Jacobi's Touristenpflaster.**

Die **P. Kneifel'sche**
Haar-Tinktur,
welche sich durch ihre außerordentliche Wirkung zur **Erhaltung** u. **Vermehrung** einen Weltruf erworben und als vorzügliches Cosmeticum unübertroffen dasteht, möge man den vielen, meist schwindelhaften Mitteln gegenüber, **vertrauensvoll anwenden;** man wird durch **kein Mittel** je einen Erfolg finden, wo diese Tinktur wirkungslos bliebe. **Pomaden u. dgl.** sind, trotz aller Reklame derartiger Mittel, **gänzlich nutzlos;** auch hüte man sich vor Erfolg garantirenden Anpreisungen, denn ohne Kreuzfähigkeit kann kein Haar mehr wachsen. — Die Tinkt. ist amtlich geprüft. In **Halle** nur echt bei **A. Schlüter Nachf.,** Gr. Steinstr. 6, **M. Waltsgott,** Gr. Ulrichstr. 29, und **F. Patz,** Gr. Ulrichstr. 10. In Flac. zu 1, 2 u. 3 Mk.

Soennecken's Schreibfedern,

Überall vorrätig. 1 Auswahl (15 Fed.) 30 Pf.
anerkannt vorzüglichste Qualität und Konstruktion.
Berlin. * F. SOENNECKEN's VERLAG * BONN * Leipzig.

Wichtig für Hausfrauen.
Bernh. Curt Pechstein, Wollwaarenfabrikant in **Mühlhausen i/Th.,** fertigt **aus Wolle, alten gestrickten, gewebten** und **anderen reinwollenen Sachen** und **Abfällen haltbare u. gediegene Stoffe** für Damen, Herren und Kinder, sowie Stoffe zu Portieren in den modernsten Mustern bei billiger Preisstellung und schneller Bedienung. Annahme und Musterlager in **Halle a. S.** bei **Heinr. Naue, Krausenstraße 17c, p.**

Käse! Käse! Käse! 3mal prämiirt!
Hochf. **Limburger Käse,** Stark-Format, in Pergament, à Ctr. 28—30 ₰, **Sahnen-Backsteinkäse,** Schwach-Format, **mit Kümmel** à Ctr. 22 ₰, **ohne Kümmel** à Ctr. 21 ₰, **lange Sahnenkäse** à Schock 4,50 ₰, **lange Thüringer Spitzkäse** à Schock 3,60 und 4,50 ₰, **Harzer Domainenkäse** à Schock 3 ₰ incl. Kisten versendet gegen Nachnahme die
Molkerei Molau bei Camburg. **A. Noack.**

Allen Haarleidenden Hilfe! — Kahlköpfigkeit bis zu 50 bis 60 Jahren noch 90% überraschende Erfolge!
Cantharidin-Seife V.
nach **Dr. Tips.**
(Hergestellt unter Controlle des Herrn Dr. Spindler.)
Ist nur in den Apotheken zu haben.
Die „Cantharidin-Seife V" **ist das einzig in der Pharmacologie bekannte Cosmeticum zur Erlangung eines schönen, neuen und gesunden Haarwuchses;** sie hat in den medizinischen Kreisen eine sehr sympathische Aufnahme gefunden, und wird von den Herren Aerzten immer mehr empfohlen und verordnet! —
Wir senden Kartons zu 3 Stück mit Gebrauchsanweisung **franco** allen Postorten zu 3 Mark 50 Pfennige.
Broschüre gratis.
C. Mondt-Berg in Pforzheim,
Fabrik medizinischer Seifen.
In **Berlin** bei **S. Radlauer,** Kronen-Apotheke, Friedrichstr. 160.
„ **Halle a/S.** in der Kaiser-Apotheke, An der Glauch. Kirche 1.
„ **Leipzig** bei **Dr. Mylius,** Engel-Apotheke.

Bartlosen sowie Allen welche an **Haar-Ausfall**

leiden empfehle ich als einzig sicher wirkendes absolut unschädliches Mittel, mein auf wissenschaftlicher Grundlage hergestelltes **Haar- und Bart-Erzeugungs-Präparat.** Wissenschaftliche Atteste, sowie schriftliche Garantie für unbedingten Erfolg schon in ca. 6 Wochen, selbst auf kahlen Stellen; event. Rückzahlung des Betrages. Angabe des Alters erwünscht. Zu beziehen à M. 3 pro Flacon von A. Schnurmann, Frankfurt a. M.

Den Herren **Sattlern** und **Schuhmachern** offeriren zu billigsten Preisen:
Prima Leder-Appretur,
„ Leder-Lack,
„ Leder-Schwärze.
Fritsch, Schmidt & Co., C. Kaiser,
Lackfabrik. Drogenhdlg., Schmeerstr. 24.

---

5 Pfd. **Schmeer** u. **fettes Fleisch** für 3 ₰, 5 Pfd. **ger. Roth-, Leber- u. Schwartenwurst** für 3 ₰, **Schlackwurst** à Pfd. 1 ₰, **Knackwurst** à Pfd. 80 ₰, **Talg** à 50 ₰, von 5 Pfd. an à 45 ₰, empfiehlt **E. Wehrmann,** Fleischermeister, Wörmlitzerstr. 39.

Saure Gurken!
schöne harte große feinschmeck. Waare (Bordeaux-Qzb. 11—12 Schock Inhalt) offerirt **Oscar Sonntag,** Merseburg.

---

ff. Mostrich,
das Sardinenfaß (Postcolli) incl. und franco 2,50 Mk., **offerirt**
Carl Kleyla, Radegast i. A.

Hochfeines Roggenbrot
7 Stück 3 Mark, liefert die **Bäckerei** von **M. Bethge, Alter Markt 5.**

Wein weiß v. 45, roth v. 54 ₰ p. Lt. o. Fl., **Champ.** von 170 ₰ an, **Cognac** rig. Dest., u. 30 Lt. o. Fl. p. Nchn. **Frz. Haenlein,** Heppenheim a. d. B.

Grassamen, bester Qualität pr. Kilo 1 Mk., empfiehlt
G. Herz, Handelsgärtner.

Aetznatron
zum Seifekochen, in nur stärkster und stets frischer Waare, nebst Gebrauchsanweisung, halten bestens empfohlen.
Helmbold & Co., Drogenhandl.

Leberthran
(beste Marke).
Adler-Apotheke, Geiststraße 17.
H. Dunkel.

Gegen Motten
empfehlen:
Camphor,
Camphorin,
Naphtalin,
Naphtalinblätter,
Mottenschutz,
Mottenpulver,
Insectenpulver,
Zacherlin,
span. Pfeffer etc.
E. Walther's Nachf.,
Moritzthor 1. — Steinweg 29.

Apotheker P. Petzold's
Nervenplätzchen
(Cinchona-Tabletten)
Sind wegen ihrer sicheren Wirkung bei Kopfschmerz jeder Art, Migräne und allen Nervenanfällen seit Jahren beliebt und allen ähnlichen Präparaten vorgezogen. Unschädlich auch bei dauerndem Gebrauch.
Büchsen mit 27 Stück 1 Mark in den Apotheken.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-848334-18920427028/fragment/page=0002