

Inserate werden angenommen in den Städten der Provinz Posen, bei unseren Agenturen ferner bei den Annoncen-Expeditionen...

Posener Zeitung
Hundertunderster Jahrgang.

Inserate werden angenommen in den Städten der Provinz Posen, bei unseren Agenturen ferner bei den Annoncen-Expeditionen...

Nr. 124

Montag, 19. Februar.

1894

Die „Posener Zeitung“ erscheint täglich drei Mal, an den auf die Sonn- und Feiertage folgenden Tagen...

Deutscher Reichstag.

52. Sitzung vom 17. Februar, 1 Uhr. Am Tische des Bundesrats: Graf Caprivi, Frhr. von Marschall, Dr. v. Bötticher u. A. Die Spezialberatung der Kolonialetat...

Jahren vor; da müßte man sich doch zunächst vorstellen, welche Mittel uns zu Gebote stehen. Man kann doch nicht Erfolge an die Wand malen und dann erwarten, daß die Regierung sie herunterholt! Wir sind sowohl an Geldmitteln, wie in der Anzahl der Persönlichkeiten beschränkt...

für die Missionen auch politischen Schutz in Anspruch nehmen. Die Ansicht Bebel's, daß Religion nicht Kultur, sondern Kultur Religion mache, ist eben sozialdemokratische Wissenschaft. (Lachen bei den Sozialdemokraten. Beifall im Centrum.)

die Konventionen auf Kommissionsberathung nicht eingehen, so werde er (Redner) seine Schlüsse daraus ziehen.

Abg. Graf **Eulenburg-Stirum** (kons.) giebt dem Abg. **Ridert** anheim, so viel Schlüsse zu ziehen wie er wolle, und führt aus, wenn in den Strafanstalten gearbeitet werden soll — und es solle doch da gearbeitet werden — so werde diese Arbeit von irgend einem Punkt Konfurrenz auszuüben anfangen. Die Konventionen wollten nur, daß das kleine Handwerk nicht unter dieser Arbeit leide. Auf eine Kommissionsberathung müsse gegenwärtig verzichtet werden.

Abg. **Euler** (Centrum) führt aus, daß die Zucht- und Arbeit auf dem Verwaltungswege eingeschränkt werden müsse, und daß die Regierung hier zeigen könne, ob sie es mit dem Handwerk gut meine.

Abg. **Frhr. v. Suene** (Centrum) erklärt, daß die Budget-Kommission keine Veranlassung gehabt habe, sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen, weil keine Beschwerden vorgelegt hätten.

Abg. **v. Cohnern** (nat.-lib.) weist darauf hin, daß die Erledigung der Frage große Schwierigkeiten habe. Positive Vorschläge seien hier auch nicht gemacht.

Auf Anregung des Abg. **Redner** (Cent.) theilt Geheimrath **Krohn** mit, daß die Nachweisung über den Umfang der Strafanstaltsarbeit dem Hause in den nächsten Tagen zugehen werde.

Die Entnahmen werden bewilligt.
Beim Titel „Ministergehalt“ beklagt Abg. **Seyffardt** (Magdeburg) den Mangel eines einheitlichen Armenrechtes in Deutschland. Besonders an dem Widerstand Bayerns scheiterte dasselbe.

Abg. **v. Czarlinski** (Pole) rügt die Umwandlung polnischer Ortsnamen in deutsche und die Ausweisungsmassnahmen gegenüber galizischen und polnischen Arbeitern.

Minister Graf **Eulenburg** be dauert gleichfalls, daß wir noch keine einheitliche Heimathsgesetzgebung haben. Selber ist in nächster Zeit keine Aussicht auf Abhilfe, denn Bayern hält an dem bisherigen Zustand fest. Polnische Ortsnamen sind nur auf Wunsch der Bewohner in deutsche verwandelt, und zwar meist bei Anläufen der Ansiedlungskommission. Wir müssen uns gegen eine uns unangenehme Einwanderung wehren können. Gleichzeitig ist Bericht eingereicht über die Wirkungen der Wiederzulassung galizisch-polnischer Arbeiter.

Auf Anfrage des Abg. **Dr. Krause** (natlib.) erwidert Minister Graf **Eulenburg**: In Folge der neuen Landgemeindegliederung sind 146 Gutsbezirke eingezogen. Von Gemeinden 215 mit anderen Gemeinden, 29 mit Gutsbezirken zusammengelegt, 15 gänzlich aufgelöst, 6 neue gegründet worden. Von diesen ca. 100 Gemeindebezirksveränderungen sind über 400 durch freiwillige Vereinigungen der Beteiligten herbeigeführt. Der Kreisaustrich hat in 56 der Bezirksauschüsse in 31, der Provinzialräthe in acht Fällen einsetzten müssen. Dies Bild ist jedoch nicht abgeschlossen und wird sich noch vervollständigen. In großen Gebietszweigen stehen auch große Veränderungen bevor. Die bisherige Bildung von Zweckverbänden entspricht nicht ganz meinen Erwartungen.

Auf eine Beschwerde des Abg. **v. Riepenhausen** (kons.) erwidert Minister Graf **Eulenburg**, daß die Amtsvorsteher ihr Amt ehrenamtlich verwalten. Es liege nicht in seiner Macht, dies Amt zur Eineture umzuwandeln und ihnen Schreibarbeiten abzunehmen, wozu er nicht befugt sei.

Abg. **Dr. Dingerhans** (Freis. Volksp.) wünscht zu erfahren, in welchen Gegenden die Gemeindegemeinschaften erfolgt sind und beklagt die Höhe der Volksteuern in Folge des neuen Volksteuergesetzes, namentlich für Berlin.

Minister Graf **Eulenburg** giebt zu, daß die Volksteuern als zu hoch empfunden werden mögen. Das könne aber nicht dazu führen, daß man in der Ausführung des Gesetzes von den ursprünglichen Grundfäden abgehe. Man könne sich auch nicht der Erwägung verschließen, daß der Rayon von Berlin sich sehr bald vergrößern werde.

Beim Titel „Landrätliche Aemter“ erklärt gegenüber dem Abg. **Knebel** (natlib.), der eine Gehaltserhöhung der Landräthe befürwortet, Minister Graf **Eulenburg**, daß die Regierung außer Stande sei, eine einzelne Beamtenklasse aufzubessern. Diesen Ausführungen tritt Abg. **v. Kölichen** (kons.) bei, der jedoch für eine Erhöhung der Dienstaufwand-Entscheidungen spricht. Dagegen erklärt sich Abg. **Saupmann** (Ctr.) grundsätzlich dafür, daß man das Landrathsamt als Ehrenamt ansehe, und daß die Landräthe bei Portoauslagen sparsam sein sollten.

Beim Kapitel „Strafanstaltsverwaltung“ spricht sich Abg. **Sieg** (nl.) für strenge Disziplin in den Strafanstalten aus. Besonders empfehle sich der Willkomm-Besuch rechts und Heiterkeit und der kurze Nachmittags-Schlaf. Die Gefängnisse dürfe nicht auf die Gefängnisse übertragen werden. Die Gefängnisse seien keine Wohlthätigkeitsanstalten und keine Fachschulen.

Auf eine Beschwerde des Abg. **Schmidt** (Marburg, Centrum), daß aus dem Dispositionsfonds zu Ausgaben im Interesse der Strafanstaltsverwaltung lediglich evangelische Vereine zur Verbesserung entlassener Gefangenen und zur Zwangsberziehung verwahrsamer Kinder etwas erhielten, erwidert Geheimrath **Lindner**, daß über die Mittel erst am Schluß des Etatsjahres verfügt werden könne, daß also in diesem Jahre noch kein Verein unterstützt sei. In diesem Jahre hätten sich zum ersten Male auch zwei katholische Vereine gemeldet. Diese würden in gleicher Weise behandelt werden wie die evangelischen.

Der Etat des Ministeriums des Innern wird bewilligt.
Nächste Sitzung Dienstag 11 Uhr. (Entwurf, betr. Auffindung und Gewinnung der Kalk- und Magnesiumsulfate.)
Schluß 4 1/2 Uhr.

gerackten Menschenleben anbetreffend, zu den schwersten Unglücksfällen, von denen unsere Marine bisher heimgesucht ist. Wie das grauenhafte Unglück entstanden und ob irgendwo ein Versehen gemacht worden ist, hat bis jetzt amtlich nicht konstatiert werden können und wird vielleicht niemals aufgeklärt werden. Thatsache ist, daß 41 Menschen im Friedensdienst fürs Vaterland den Tod gefunden haben, und daß über zwanzig Familien an den Leichen des ihnen plötzlich und auf entsetzliche Weise entzogenen Ernährers jammern. Von diesem Gesichtspunkte aus sind selbst Katastrophen, wie die im Sommer an Bord des Panzerschiffes „Baben“ stattgehabte, nicht annähernd mit dem Unglück zu vergleichen, von welchem die Marine und mit ihr die Bevölkerung unserer Stadt heute betroffen ist. Im Januar verholte die „Brandenburg“ vor die Germaniawerft in Gaarden, um daselbst mit Torpedoschubvorrichtungen versehen zu werden. Mit dieser Ausrüstung fertig, ging das Schiff am Dienstag dieser Woche in die Kaiserliche Werft zurück und nahm gestern seine Probefahrt wieder auf. Auch heute Morgen dampfte das Schiff bei hellem, mildem Frostwetter in See. Auf dieser Fahrt sprang jenseits des unserer Fährde vorliegenden Stoltergrundes, drei Meilen vom Vulk-Seeleuchthurm, das Hauptspeiserohr der Steuerbordmaschine, wodurch die schreckliche Katastrophe herbeigeführt wurde. Das Unglück war in wenigen Sekunden geschehen. Dasselbe wurde sofort vom Schiff aus nach dem Vulk-Seeleuchthurm gemeldet, von wo telegraphische Nachricht nach der hiesigen Marinestation gesandt wurde. Was an Sanitätspersonal disponibel war, wurde sofort an Bord, das als Wachtschiff fungirende Transporthampfer „Bellin“ kommandirt, auf welchem sich auch Prinz Heinrich eingeschiffet hatte. Bald nach Mittag dampfte der „Bellin“ seewärts an die Stätte, wo das manövrerunsfähige Panzerschiff lag. Prinz Heinrich und das ärztliche Personal begaben sich sofort an Bord desselben, wo man inzwischen die äußerlich und innerlich verbrühten und entsetzlich entstellten Leichen in den unteren Räumen zusammenlachte und an Deck beförderte. Uniform und Civil lagen bunt durcheinander; Ingenieure der Marine neben dem Garantie-Maschinen vom „Vulkan“ und einem Baumelster von der hiesigen Werft, Obermaschinen, Maschinen, Maschinenmaate, Helfer neben Werftarbeitern, deren allein sechzehn ums Leben gekommen sind. Auch die beiden Köche der Offiziers- und der Deckoffiziersmesse, sowie der Stewards der letzteren, welche in der Kambüse gewesen, lagen einseitig da, während ein an der Thür der Kambüse mit Paroloffenschilden beschäftigt gewesener Matrose, welcher dem Heerde des Unglücks viel näher gewesen war, als seine unglücklichen Gefährten, vollständig unverfehrt davon gekommen ist. Die am schwersten Verwundeten wurden bereits um 2 Uhr mittelst eines Torpedoboots nach Kiel befördert, doch starben zwei auf dem Transport. Um 6 Uhr langte der ebenfalls hinausgefahrte Werftdampfer „Norder“ mit halbstod gehörter Flagge an der Blücherbrücke an. Er führte 39 Tode an Bord, welche bei der Marineakademie an Land gebracht und nach der Leichenhalle des Bazareths befördert wurden. Zwischen 7 und 8 Uhr traf das verwundete Panzerschiff im Schlepptau des „Bellin“ auf hiesiger Rhede ein.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

Das im Reichs-Marineamt konstruirte, bei der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Fredow im Sommer 1890 angefangene Schiff war schon im Frühjahr 1892 so weit im Bau vorgeschritten, daß die im schwimmenden Schiff fertig montirte Maschine unter Dampf probirt werden konnte. Die Fertigstellung wurde indessen verzögert durch verpätete Lieferung des neuartigen Panzers aus Nidelefabl. Nachdem die Panzerung vollendet und die gesamte Artillerie aufgestellt war, wurde vor der Ueberführung des Schiffes im Hafen von Swinemünde die Maschine noch einmal in langsamem Gang probirt, dann der Weg nach Kiel angetreten und während der Reise die Maschine gleich auf nahezu höchste Leistung getrieben. Ohne den geringsten Anstand arbeitete sie mit dieser während der vorgeschriebenen längeren Dauer. Es galt als ein Zeichen vollendeter Technik, daß eine so große Maschinenanlage sofort und ohne eigentliche Vorproben im Stande war, der vollen Beanspruchung zu genügen. Die Maschinen sollten kontraktlich mindestens 8000 Pferdekraften indizieren, aber bei dieser ersten Probe in See stiegen die Pferdekraften bis auf 9840. Der ganz erhebliche Ueberschuß wurde noch dazu ohne besondere Forcierung erreicht, in einer Weise, die man in England mit natürlichem Zuge bezeichnet. Wenn man die riesige Anlage betrachtet, mit ihren zwölf großen Kesseln, in vier wasserdrichten Abtheilungen, ihren dreizehn drehbaren stehenden Maschinen, welche in zwei durch ein wasserdrichtiges Längsschott von einander getrennten Räumen untergebracht sind, fühl dabei vergegenwärtigt, daß die Schraubenwellen mit etwa 110 Umdrehungen in der Minute herumgedreht werden, so muß man staunen über den Muth, diese gleich bei der ersten Fahrt auf volle Kraft in Anspruch genommen zu haben. Den Muth gab die Sicherheit in Konstruktion, Ausführung und Aufstellung der tausenderlei großen und kleinen Theile des komplizirten Apparates. Das Schiff lief dabei ruhig; man merkte kaum, daß die Maschinen im Gange waren; es war dies der guten Konstruktion des Schiffes und der richtigen Massenvertheilung in den gebenden Theilen der Maschinen zuzuschreiben. Die Geschwindigkeit, die das Schiff bei der nicht forcirten Maschinenleistung erreichte, betrug 16 1/2, Knoten. Ganz besonders hervorzuheben ist die außerordentliche Drehfähigkeit, welche die „Brandenburg“ besitzt. Sie steuert wie ein Boot; das zeigte sich so recht als das Schiff, in dem Kieler Hafen angekommen, unter eigenem Dampf und ohne irgend welche Beihilfe von Booten oder Trossen in die enge Westeinfahrt einzufahren, lediglich durch Vor- und Rückwärtsarbeiten mit den Schrauben, im Ausrüstungsballon drehte, trotzdem dasselbe mit Schiffen besonders beengt war, und sich mit dem Bug nach außen an den Kai legte. Eine derartige Manövrerfähigkeit ist für ein Schlachtschiff, das Rammen und dem Kammtische des Gegners ausweichen soll, nicht hoch genug anzuschlagen. Der Kaiser hatte nach der ersten Fahrt auf der „Brandenburg“ dem „Vulkan“ für die guten Leistungen bei dem Bau des Schiffes seine besondere Befriedigung ausdrücken lassen.

Ueber den Bau der „Brandenburg“ schreibt noch die „Nordd. Allg. Ztg.“:

„Die am 18. Februar 1894 im Konzerthause zu Berlin anwesenden Vertreter der gesammten deutschen Industrie- und Gewerbetätigkeit sprechen ihre Genugthuung darüber aus, daß es der deutschen Reichsregierung gelungen ist, ein seit Jahrzehnten vergeblich erstrebtes Bollwund mit Rußland zum Abschluß zu bringen. Die durch diesen Vertrag für einen großen Theil der deutschen Industrie erreichten Zollermäßigungen, das dem Deutschen Reich zuerkannte Recht der Meistbegünstigung, insbesondere die für einen Zeitraum von 10 Jahren gesicherte Stetigkeit im Verkehr mit dem großen östlichen Nachbarreich, gewährleisten der gewerblichen Produktion Deutschlands eine Vermehrung ihres Absatzes, deren dieselbe dringend bedarf und die der ganzen Nation zum Vortheil gereichen wird. Die Versammlung erkennt das Zustandekommen des Vertrages einmüthig als eine dringende Nothwendigkeit für die geübliche Entwicklung von Industrie, Handel und Gewerbe an und erwartet daher von der Vertretung des Deutschen Volkes, daß dieselbe dem vorgelegten deutsch-russischen Handelsvertrag ihre Zustimmung ertheilen wird.“

Das Komitee, welches die Versammlung einberufen hatte, bestand aus den Herren: Kommerzienrath Richard Köstke, Dr. Martins, Geh. Rath Hahn, Fabrikbesitzer Behrens, Fabrikbes. Schramm, Fabrikbes. Hermann, Dr. Weigert.

Zu Mitgliedern des Bureaus der Versammlung wurden noch gewählt: Geh. R.-R. Weintraud, Präsident der Handelsk. Offenbach, Fabrikbes. König-Krefeld, Direktor Böttlinger-Eberfeld, Kommerz.-Rath Wirth-Stuttgart, Fabrikbes. Mag. Frey-Mühlhausen i. G., Ferd. Siebert, i. F. F. Schichau-Elbing, Herr Igen-Bindner, Präsident der Handelsk. Sonneberg, Fabrikbes. Böttlinghaus-Barmen, Fabrikbes. Hermsdorf-Chemnitz

der Reichstag und namentlich die Abgeordneten des Herzogthums ersucht werden, dem Handelsvertrage mit Russland zuzustimmen.

Deutschland.

* **Berlin, 18. Febr.** Die Generalversammlung des Bundes der Landwirthe fand, wie schon kurz gemeldet, gestern Mittag hier selbst im Feenpalast, nahe der Börse, statt. Das Lokal, welches sonst vielfach zu sozialdemokratischen Versammlungen dient und einige tausend Personen faßt, war vor Eröffnung dicht gefüllt, so daß noch eine zweite Versammlung in Kellers Sälen stattfand. Eine Einlaßkontrolle fand nicht statt. Unter Rückgängigmachung der früheren Zeitungsperre waren die Redaktionen höflich ersucht worden, sich in der Versammlung vertreten zu lassen.

Nach der Eröffnung der Versammlung durch Dr. Suchland ergriff Abg. von Blöb, lebhaft begrüßt, das Wort zu einer Lobpreisung des Bundes der Landwirthe und seiner Führer. Wir, die Führer, so rief Herr von Blöb aus, haben unseren Schwur gehalten, einzutreten für die deutsche nationale Landwirtschaft, die produktive Arbeit und deutsches Recht. Wir werden nicht wanken, möge kommen, was will. Die Förderung und Erhaltung der Landwirtschaft ist gleichbedeutend mit einer Stärkung und Erhaltung von Thron und Altar. Redner brachte ein Hoch auf den Kaiser und die Landesfürsten aus und führte dann weiter aus, das Wort auf der vorjährigen Livol-Versammlung: „So kann und darf es nicht weiter gehen“, gelte auch heute noch in erhöhtem Maße. Noch steht das Wohlwollen für uns auf den Papieren, Thaten seien noch nicht zu sehen, es sei denn die Währungsreue. Wenn nur ein eiserner Wille einmal dafür sorgen wolle, daß aus einer solchen Verathung ein Erfolg herauskomme! Redner rühmt, daß die Landbevölkerung den Ausschlag zu Gunsten der Militärvorlage gegeben habe, und preist die Thaten der Bauernsöhne auf den Schlachtfeldern. Aus den Bescheidern der Börse könne man kein Bataillon zusammenstellen; kein Kartenhaus kann man damit führen. (Lang anhaltender, stürmischer, nicht enden wollender Beifall.) Die Börse sei angesichts des russischen Handelsvertrages bereits bei Beginn ihrer Orgien. Die Vertreter des Reichstages müßten das dem Bunde gegebene Versprechen erfüllen nach dem Gebote der Pflicht und der Ehre. Was heiße es, wenn jetzt blät vor der Entscheidung über den russischen Handelsvertrag der Identitätsnachweis, Staffeltarife, polnische Refruten u. s. w. in die Verhandlungen geworfen werden. Er könne für den Bund der Landwirthe erklären, daß Ost und West, Nord und Süd fest zusammenhalten; Niemand wolle einen Sondervortheil. Deutschland sei noch nicht so tief gesunken, daß es sich durch Kriegsdrohungen einen jammervollen Vertrag aufdringen zu lassen brauche. (Stürmischer Beifall.) So lange ein Sproß der Hohenzollern in Deutschland an der Spitze stehe, kann und wird Deutschland niemals Furcht haben. Einigkeit, gepaart mit deutscher Ehre und deutscher Treue sei die Devise. (Stürmisches Bravo.) Dr. Köstke empfiehlt darauf einige redaktionelle Aenderungen an dem Statut des Bundes. Man habe heute die freundliche Genußgönner, den Berlinern wieder einmal zu zeigen, daß die Bewegung des Bundes der Landwirthe eine elementare sei. Den Gegnern werde es nicht gelingen, durch Versammlungen den Vertrag durchzubrüden. Wir aber sind in der Lage, jetzt gegen den Vertrag Stellung zu nehmen. Früher fehlte der Nerv; jetzt ist er da und wir müssen uns freuen, daß wir jetzt uns zusammenfinden können, um Front zu machen gegen den uns schädigenden Vertrag. An unserem Bunde sehen wir das, was der Freisinn sich immer bemüht hat, zu verhindern, nämlich Groß- und Kleinrundbesitz zu vereinigen. (Lebhafter Beifall.) Redner feiert den Bund als Verkörperung von Monarchie und Christenthum, getragen von dem Stände, der den Kern des deutschen Volkes ausmache. Köstke entschuldigte sodann seine Entfremdung, da er die zweite Versammlung besuchen müsse. Abg. v. Blöb hat darauf Herrn Köstke, einen Glückwunsch für dieselbe zu überreichen. Wie Herr v. Blöb mittheilt, ist noch ein Antrag von verschiedenen Seiten aus verschiedenen Gegenden unseres Vaterlandes eingelaufen, welcher dahin geht, daß jedes Mitglied des Bundes einer der christlichen Religionen angehören müsse. (Minutenlanges stürmisches Beifall, Jubel und Händeklatschen.) Der Vorstand hat dem Antrage keine Empfehlung mit auf den Weg gegeben. Ich frage also, ob Sie für Annahme des Antrages sind. Der Antrag wird einstimmig unter Jubel angenommen. Zum Schluß nahm die Versammlung einstimmig eine Resolution an, in welcher der Reichstag ersucht wird, dem Handelsvertrag mit Russland seine Genehmigung zu versagen.

— Unter Vorsitz des Kaisers fand am Sonnabend ein Kronrath statt, dem auch der Staatssekretär Frhr. v. Marschall und der Gesandte Frhr. v. Thielmann beiwohnten.

— Ein arges Defizit soll der „Freis. Btg.“ zufolge die Kasse des Bundes der Landwirthe aufzuweisen haben. Die Kosten für die Agitation sollen bis jetzt schon 1 1/2 Mill. Mark erreicht haben. Der Bund der Landwirthe zahlt hohe Gehälter. Auch Herr v. Blöb verwaltet sein Präsidentenamt nicht als Ehrenamt sondern soll hierfür jährlich 15 000 M. beziehen. Der Syndikus Dr. Suchland erhält ein Gehalt von 12 000 M. Offenbar soll es durch solche Gehälter den Führern des Bundes der Landwirthe erleichtert werden, sich in die Rolle notleidender Landwirthe hineinzudenken.

— Zu der Mittheilung, daß der Sohn Liebnechts bei einer Aufführung an Kaisers Geburtstag Friedrich den Großen gespielt hat, ist zu bemerken, daß jene Aufführung keinen dienstlichen Charakter hatte, sie wurde von den Freiwilligen des Garde-Bionier-Bataillons aus freien Stücken veranstaltet und die Verteilung der Rollen hing von dem damit betrauten Bühnenkünstler ab. Von einem Befehl zur Uebernahme einer Rolle war keine Rede.

W. B. München, 17. Febr. Das Oberlandesgericht München hat entschieden, daß den Kolporteurs die Berufspflicht obliege, sich selbst davon zu überzeugen, ob die von ihnen kolportirten Druckschriften Mergerniß erregen könnten.

W. B. Dresden, 17. Febr. Wie das „Dresd. Journ.“ aus gut unterrichteter Quelle erfährt, ist als Regierungskommissar für die Silberkommission der Geheimrechner Dr. Birckel-Leipzig ernannt worden.

Polales.

Posen, 19. Februar.

Das Begräbniß des ermordeten Drozdzewski fand gestern Nachmittag vom Krankenhaus der Warmberzigen Schwestern unter ungemein großer Theilnahme statt. Den langen Trauerzug am Bernhardsinerplatz eröffnete die polnische Fleischerrinnung. Vor dem Sarge schritten 12 Geisliche. Da sich das natürlich falsche Gerücht verbreitet hatte, daß der verhaftete Schwager des Ermordeten zu dem Begräbniß geführt werden würde, so hatte sich

auf dem Bernhardsinerplatz eine nach Tausenden zählende Menschenmenge angeammelt.

Unfall. Bei der Eisenbahnüberführung vor dem Königs- thor wurden am Sonnabend zwei vor einen Bierwagen gespannte Pferde durch einen gerade vorüberfahrenden Eisenbahnzug scheu und gingen durch. Der Kutscher, welcher bisher neben dem Fuhrwerk hergegangen war, versuchte sich auf den Wagen zu schwingen, um von da aus die Pferde besser zu lenken zu können. Er kam aber hierbei unglücklicherweise zu Fall und gerieth unter die Räder, die ihn über den Oberkörper gingen. Schwer verletzt wurde der Mann nach der nahen Diakonissen-Anstalt geschafft.

Thierquälerei. Bei der Martinstraße wurde am Sonnabend durch die Polizei ein völlig abgetriebenes Pferd vor einen Milchwagen ausgespannt, da es sich kaum noch auf den Beinen zu halten vermochte. Es wurde vorläufig in einem Gasthof untergebracht. Der Vorgang erregte unter den Passanten allgemeine Genußgönner.

Die Bezeichnung „portoflichtige Dienstsache frei“ wird mit Beginn des nächsten Etatsjahres in Wegfall kommen, da der bisher unter der Bezeichnung stätigfundene Briefverkehr in Zukunft portofrei geführt werden wird; die künftl. Staatsbehörden haben mit dem Postamt eine Vereinbarung getroffen, wonach demselben für den Wegfall eine Pauschalsumme gezahlt wird.

Aus dem Polizeibericht. Verhaftet wurden am Sonnabend 17 Bettler, zwei Obdachlose, zwei Dirnen, von denen die eine sich bei ihrer Festnahme zur Wehr setzte, so daß Gewalt angewandt werden mußte, zwei Betrunkene, die in der Neuen- bezw. in der Breslauerstraße lagen, ein Steindruckerlehrling, der einen anderen Lehrling mit einem Schlüssel ins Gesicht geschlagen hatte, und ein Arbeiter wegen groben Unzugs in der Fried- richstraße. — Gefunden sind ein schwarzer Ruff, ein Portemonnaie mit Inhalt, ein Bund Angelrutten und eine goldene Damenuhr mit Kette und Inschrift.

Telegraphische Nachrichten.

Königsberg i. Pr., 16. Febr. Der Eisbrecher mit 5 Dampfmaschinen ist heute Nachmittag hier eingetroffen. Die Dampfeschiffahrt ist eröffnet.

Friedrichsruh, 18. Febr. Dem Vernehmen nach trifft der Kaiser am Montag Nachmittag um 5 Uhr 57 Min. hier ein und reist kurz nach 9 Uhr nach Hamburg weiter, wo die Ankunft Abends 10 Uhr 24 Min. erfolgt. Von dort setzt der Kaiser um 10 Uhr 30 Min. die Reise fort und kommt am Dienstag, früh 7 Uhr 20 Min. in Bremen an; 7 Uhr 24 Min. erfolgt die Abfahrt nach Oldenburg, woselbst die Ankunft um 8 1/2 Uhr stattfindet. Nach zweistündigem Aufenthalt in Oldenburg wird die Reise fortgesetzt. Um 11 1/2 Uhr Mittags trifft der Kaiser in Wilhelmshaven ein.

Hamburg, 17. Febr. Der Kassirer der Wandsbeker Bank, Trinn, wurde heute Mittag wegen Unterschlagung von 11 000 M. verhaftet. — In der heutigen Sitzung des Stadtgerichts, Strafkammer 1, wurde der ehemalige Direktor der 7. Assurance-Kompagnie von 1856 Bertheau wegen Unterschlagung zu 6 Jahren Gefängniß und 5 Jahren Ehrverlust verurtheilt.

Glückstadt, 17. Febr. Das Eisenbahn-Betriebsamt giebt bekannt: Die Dampfeschiffahrten zwischen Hoyer-Schleuse und Sylt sind bis auf Weiteres eingestellt, weil Dampfer auf Grund gerathen.

Dresden, 17. Febr. Das Finanzministerium hat an die „Sächsische Bank“, die „Dresdener Bank“, die „Allgemeine Deutsche Kreditanstalt“ und die „Leipziger Bank“ 24 Millionen sächsische 3 prozentige Rente vom Jahre 1892 begeben. Die genannten Firmen werden im Vereine mit dem Bankhause S. Bleichroeder in Berlin den Betrag zur Zeichnung auflegen.

Massa, 17. Febr. Gestern und heute fand vor dem Kriegsgericht die Verhandlung gegen Carlo, Giovanni und Pietro Gattini sowie gegen Ernesto Ricci und drei andere Angeklagte statt. Die vier Ersteren sind der Theilnahme an verbrecherischen Gesellschaften und der Aufreizung zum Bürgerkrieg — der rückfällige Bandenchef Carlo Gattini unter erschwerenden Umständen — angeklagt. Eine überaus große Menge wohnte der Verhandlung bei, auch die Zugänge zu dem Justizpalast waren dicht besetzt. Carlo Gattini wurde zu 25 Jahren und Pietro Gattini zu 12 Jahren Gefängniß verurtheilt, die übrigen Angeklagten zu 4 Jahren bis 3 Monaten Gefängniß, verhärtet durch Einzelhaft, und zur Stellung unter Polizei-Aufsicht.

Petersburg, 18. Febr. Der Kaiser hat die Genehmigung erteilt, daß der Handelsvertrag mit Deutschland dem Plenum des Reichsrathes vorgelegt werde.

Selsingfors, 17. Febr. Das Eisfeld, welches sich im finnischen Meerbusen löst, hat sich in zwei Theile getheilt, dessen größerer mit mehreren hundert Personen sich nach Hogg- land zu bewegt, während der kleinere sechs Kilometer vom Festlande sich befindet. Die auf letzterem Theil befindlichen 75 Personen und 18 Pferde sind durch Ingermanländer gerettet worden. Ein finnländischer Eisbrecher ist zur Rettung der Verunglückten abgegangen. Die Militärbehörden von Cron- stadt haben gleichfalls Hilfe gesandt.

Paris, 17. Febr. [Deputirtenkammer.] Bei der Wiederaufnahme der Berathung der Getreidezoll-Vorlage bekämpfte Maquet die Erhöhung des Zolles. Hierauf wurde die General- debatte geschlossen und die Dringlichkeit für die Spezialberathung erklärt, worauf das Haus zur Berathung der einzelnen Artikel überging. Im Fortgange der Sitzung befürwortete Jaurès einen Gegenentwurf, nach welchem die Regierung das Monopol für den Verkauf des eingeführten Getreides haben solle, um die Spekulation zu unterdrücken, welche gegenwärtig den französischen Markt beherrsche. Der Redner, welcher sozialdemokratische Theorien entwickelte, wurde mehrere Male durch Lärm unterbrochen. Nächste Sitzung Montag. — Die Regierung beschloß, im Einvernehmen mit dem General Dods einen Zivil-Gouverneur für Dahomey zu ernennen.

Paris, 17. Febr. Nach hier vorliegenden Meldungen soll das Geschwader der Aufständischen die Beschießung von Rio de Janeiro eingestellt haben; die Bevölkerung bittet um

Frieden. — 5000 aus dem Süden kommende Aufständische sollen in den Staat Sao Paulo eingedrungen sein.

Paris, 18. Febr. Einer Depesche des Gouverneurs des Sudans zufolge trägt ein eingeborener Häuptling die Schuld an dem englisch-französischen Zwischenfall bei Warina. Derselbe täuschte die beiderseitigen Truppen, indem er jeder der beiden Parteien die andere als Sofas bezeichnete. — Der Gouverneur hat bis jetzt keine weitere Depesche von dem Komman- danten von Timbuktu erhalten.

Brüssel, 16. Febr. Dem Vernehmen nach beabsichtigt die belgische Regierung die Einfuhr von Schafen aus Deutsch- land zu verbieten.

Madrid, 17. Febr. Die Deputirten der Provinz Navarra sind abgereist und weigern sich, den Cortes das Recht zuzuerkennen, den Vertrag vom Jahre 1841 abzuändern, durch welchen die Höhe der Steuern in Navarra für immer festgesetzt wird. — In Casten wird eine große Kumbegung gegen die Zuständigkeit der Cortes bezüglich der Festsetzung der Steuern in der Provinz Navarra stattfinden. An der Demonstration werden sich die aus Madrid zurückgekehrten Deputirten der Provinz Navarra und etwa 20 000 Bewohner der Provinz betheiligen. Die Truppen in Casten sind in den Kasernen konfignirt.

Buenos-Ayres, 16. Febr. Matrosen des Admirals Salbana da Gama bemächtigten sich der Kanonen und der Munition in Fort Armacao.

Budapest, 19. Febr. Die Konferenz der liberalen Partei nahm unter begeisterten „Eisenrufen“ das Ehegesetz im Allgemeinen an.

Rom, 19. Febr. Einer Meldung aus Neapel zufolge wird die Regierung in Folge der jüngsten mit der Ver- hauptung de Felices in Zusammenhang stehenden Ver- haftungen von der Kammer die Ermächtigung verlangen, den Deputirten Castelli wegen Aufreizung zum Haß unter den sozialen Massen, gerichtlich zu verfolgen.

London, 19. Febr. Die gestrigen hier und nach auswärts verbreiteten Gerüchte über eine Kabinetkrise finden von keiner Seite Bestätigung. Die Meldung der „Westminster Gazette“ über ein Starleiden Gladstones wird heute von dem Privatsekretär Gladstones offiziell demontirt.

Sofia, 19. Febr. Morgen beginnt vor dem Kassationshof die Revisionsverhandlung im Prozesse des Metropolitens Clemens. Unter den 5 Bertheidigern befinden sich 3 frühere Minister.

New-York, 18. Febr. Nach einem Telegramm der „World“ aus Rio de Janeiro haben alle ausländischen Kriegsschiffe mit Ausnahme des amerikanischen Kreuzer San Francisco die Bucht von Rio verlassen, um die Mannschaften vor dem gelben Fieber zu bewahren.

Meteorologische Beobachtungen zu Posen im Februar 1894.

Datum	Barometer auf 0 Gr. red. in mm; 66 m Seehöhe	Wind	Wetter	Temp. i. Cel. Grad.
17. Nachm. 2	759,5	WS frisch	bedeckt 1)	- 4,7
17. Abends 9	761,8	WS frisch	bedeckt 2)	- 8,5
18. Morgs. 7	764,6	N schwach	bedeckt 3)	- 8,9
18. Nachm. 2	764,4	N mäßig	bedeckt 4)	- 3,1
18. Abends 9	765,8	N frisch	bedeckt 5)	- 2,7
19. Morgs. 7	767,4	N leicht	bedeckt 6)	- 2,3

1) Vormittags 12 Uhr an Schnee. 2) Nachmittags öfter Schnee. 3) Vormittags öfter ganz schwacher Schneefall. 4) Dunst. 5) Niederschlagshöhe in mm am 18. Febr. Morgens 7 Uhr: 0,6
Am 17. Febr. Wärme-Maximum — 2,3° Cels.
Am 17. „ Wärme-Minimum — 8,5° „
Am 18. „ Wärme-Maximum — 2,6° „
Am 18. „ Wärme-Minimum — 10,2° „

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 17. Febr. Mittags	2,04 Meter
„ „ 18. „ Morgens	2,10 „
„ „ 19. „ Morgens	2,08 „ Grundeis

Fonds- und Produkten-Börsenberichte.

Fonds-Berichte.

An der heutigen Börse herrschte große Geschäftsstille, ebenso- wohl in Folge des Mangels äußerer Anregungen, als auch wegen der begreiflichen Zurückhaltung, die sich die Spekulation nach den letzten Steigerungen und Kurschwankungen und inmitten einer Zeit mit so bedeutungsvollen Ereignissen bei Schluß der Woche auferlegte. Im Allgemeinen kann die Tendenz aber wieder als fest bezeichnet werden und sichtbar war dieser Zug in den leitenden Bankaktien, in einzelnen deutschen und den schweizerischen Bahn- aktien; sonst blieb allenthalben bei stillem Verkehr das Niveau be- halten. In Kohlenaktien trat später auf forcierte Abgaben einer Seite und gleichzeitige Gerüchte von schlechteren englischen Meldungen ein mäßiger Rückschlag ein, dem aber dann wieder bessere Tendenz folgte. Die fremden Börsen meldeten durchweg ebenfalls träge und lustlos bei ziemlich fester Grundtendenz. Von Bankwerthen hatten Diskonto-Antheile und Kreditaktien größeres Geschäft; Deutsche, Dresdener Bank und Handelsgesellschaft ver- kehrten still, indeß fest. Deutsche Bahnen blieben bei vorüber- gehenden Schwankungen gut behauptet; stark steigend Berra- Aktien, Südbad-Büchener und Mainzer stabil, östliche leicht abge- schwächt. Oesterreichische Bahnen gewannen 1/2—1 Proz., speziell Franzosen und Elbethalaktien. Recht fest waren wieder Schweizer Bahnen, Gotthard auf die Einnahme und Central als Nordost- Aktien auf gute Käufe. Auch Prince-Henri-Aktien stiegen, italie- nische ziemlich wie gestern. Am Montanmarkt überwiegt die Schwäche und unter Realisirungen verloren Eisen- wie Kohlen- aktien mäßig. Rentenwerthe still und fest. Italiener belebter. Die Nachbörse war fast geschäftslos, indeß fest. (R. Z.)

Breslau, 17. Febr. (Schlußkurs.) Fest.

Neue Prov. Reichsanleihe 86,50, 3/4, prov. L.-Bundbr. 98,75, Konigl. Türken 23,50, Türkl. Loose 97,00, 4proz. unq. Goldrente 96,00, Bresl. Diskontobank 99,50, Breslauer Wechselbank 97,00, Kreditaktien 221,75, Schlef. Bankverein 112,00, Donnersmarkt 101,75, Böhmer Maschinenbau —, Rattowitzer Aktien-Gesellschaft für Bergbau u. Hüttenbetrieb 135,50, Oberösl. Eisenbahn 72,25, Oberösl. Portland-Bement 95,25, Schlef. Bement 147,50, Opplen. Bement 113,00, Prankha 130,75, Schlef. Pflanzaktien —, Laur- aktie 122,50, Verein. Delfabr. 87,00, Oesterreich. Banknoten 163,15,

Hanf. Banknoten 219,00, Giesl. Cement 94,00, 4proz. Ungarische Kronenleihe 91,40, Breslauer elektrische Straßenbahn 123,25

Frankfurt a. M., 17. Febr. (Effekten-Sozialität) [Schluß.] Oesterreich. Kreditaktien 293 1/2, Franzosen —, Lombarden 89 1/2, Ungar. Goldrente —, Gotthardbahn 153,90, Diskontokommandit 180,90, Dresdner Bank 96,50, Berliner Handelsgesellschaft 132,60, Bochumer Gußstahl 132,60, Dortmund. Union. St.-B. —, Seltentischen 148,10, Caspener Bergwerke 138,80, Siberita 119,30, Laurahütte 122,50, 3proz. Portugiesen —, Italtentische Mittelmeerbahn 82,40, Schweizer Centralbahn 116,70, Schweizer Nordostbahn 106,70, Schweizer Union 76,20, Italtentische Meridionalbahn 109,80, Schweizer Simmlingbahn 58,00, Nordb. Lloyd —, Westfälener 63,50, Italtent. 78,20, Fest.

Hamburg, 17. Febr. (Privatverkehr an der Hamburger Abendbörse.) Kreditaktien 293,40, Lombarden —, Diskontokommandit 180,80, Italtentische Noten 218,75, Nordb. Bank —, Italtent. 78,30, Deutsche Bank —, Laurahütte —, Padetfahrt —, Dresdner Bank —, Still.

Paris, 17. Febr. (Schlußkurse.) Behauptet. 3proz. anarist. Rente 98,40, 3proz. Rente 98,52 1/2, Italtent. 3proz. Rente 77,70, 4proz. ungar. Goldrente 95,18, III. Orient. Anleihe 69,45, 4proz. Russen 188 1/2, 99,80, 4proz. ungar. Goldrente —, 4proz. span. ä. Anleihe 63 1/2, lomb. Italtent. 23,90, 2proz. Goole 108,00, 4proz. Türkl. Prioritäts-Obligationen 1890 482,00, Franzosen 642,50, Lombarden 240,00, Banque Ottomane 608,00, Banque de Paris 615,00, Banque d'Escompte 15,00, Rio Tinto 368,75, Suezkanal-A. 2725,00, Cred. Lyonn. 772,00, S. de France —, Tab. Ottom. 424,00, Wechsel a. dt. Pl. 122 1/2, Londoner Wechsel L. 25,16, Chgo. a. London 25,18, Wechsel Amsterdam L. 206,50, do. Wien H. 198,50, do. Madrid L. 403,00, Meridional-A. 540,00, Wechsel a. Italien 12 1/2, Robinson-A. 121,25, Portugiesen 20,00, Portug. Tabak-Obligat. 340,00, 3proz. Russen 84,70, Privatdiskont 2 1/2.

Petersburg, 17. Febr. Wechsel auf London 93,55, Wechsel a. Berlin 45,75, Wechsel auf Amsterdam —, Wechsel auf Paris 37,12 1/2, Russ. L. Orientanleihe 102 1/2, do. III. Orientanleihe 102 1/2, do. Bank für auswärt. Handel 351, Petersburger Diskontobank 474, Warschauer Diskontobank —, Petersb. Internat. Bank 508, Russ. 4 1/2proz. Bodencreditpandbriefe 154, Gr. Russ. Eisenbahnen 276, Russ. Südwachbank-Aktien 113, Frost.

London, 17. Febr. (Schlußkurse.) Sehr ruhig. Engl. 2 1/2proz. Consols 99 1/2, Preussische 4proz. Consols —, Italien. 3proz. Rente 77 1/2, Lombarden 9 1/2, 4proz. Russen (II. Serie) 100 1/2, lomb. Italtent. 23 1/2, Italtent. Silber —, Italtent. Goldrente —, 4proz. ungar. Goldrente 94 1/2, 4proz. span. Goldrente 63 1/2, 3proz. Russen 99 1/2, 4proz. ungar. Goldrente 102 1/2, 4proz. Erdöl-Anl. 103 1/2, 6proz. Mexikaner 64 1/2, Lombarden 14 1/2, Canada Pacific 71 1/2, De Beers neue 15, Rio Tinto 14 1/2, 4proz. Rupees 57 1/2, 6proz. fund. arg. A. 69, 5proz. arg. Goldanleihe 64 1/2, 4 1/2proz. auß. do. 40, 3proz. Reichsanleihe 86, Griech. 81er Anleihe 29, do. 87er Monopol-Anleihe 52 1/2, 4proz. Griechen 1889er 23 1/2, Braj. 89er Anl. 53 1/2, Maßbistrot 1 1/2, Silber 2 1/2.

Rio de Janeiro, 16. Febr. Wechsel auf London 9 1/2. Buenos-Ayres, 16. Febr. Goldagio 259,00.

Bremen, 17. Febr. (Börsen-Schlussbericht.) Raffinirtes Petroleum. (Offizielle Notizung der Bremer Petroleumbörse.) Still. Loko 4,85 Br.

Baumwolle. Steitger. Upland middl. loko 39 1/2 Pf. Sped. Fest. Short clear middling loco 36 1/2, Februar-Abzahlung 36.

Schmalz. Feste. Wilcox 40 1/2 Pf., Armour Heild 40 Pf., Endabz 41 1/2 Pf., Rohe u. Broder (pure) — Pf., Fairbanks 35 Pf.

Tabak. Umsatz: 173 Faß Kentucky, 240 Baden St. Felix. Hamburg, 17. Febr. (Auktions-Verhandlung.) Auktions-Verhandlung. 1. Produkt Wachs 88 Pf. Rendement neue Blance, frei an Nord Hamburg per Febr. 13,02 1/2, per März 13,00, p. Mai 13,05, per Sept. 13,00. Watt.

Hamburg, 17. Febr. Kaffee. (Schlußbericht.) Good average Santos per März 81 1/2, per Mai 80 1/2, per Septbr. 77, per Dez. 72 1/2. Behauptet.

Paris, 17. Febr. (Schluß.) Roggen behauptet, 88 Proz. loko 35,50 a 35,75. — Weizen loko matt, Nr. 3 per 100 Kilogramm per Febr. 38,25, per März 38,25, per März-Juni 38,37 1/2, Mai-August 38,37 1/2.

Paris, 17. Febr. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen ruhig, per Februar 20,40, März 20,60, per März-Juni 20,80, per Mai-August 21,10. — Roggen ruhig, per Februar 14,60, per Mai-August 14,70. — Mehl ruhig, per Februar 42,40, per März 43,00, per März-Juni 43,60, Mai-August 44,50. — Hafer fest, per Februar 56,75, per März 57,00, per März-Juni 56,75, per Mai-August 55,00. — Spiritus ruhig, per Febr. 36,00, per März 36,25, per März-April 36,50, p. Mai-August 37,25. — Wetter: Bedeckt.

Savre, 17. Febr. (Telegr. der Hamb. Firma Behmann, Biegler u. Co.) Kaffee in Newyork (Schluß) mit 5 Points Basis. Rio 10000 Saad, Santos 3000 Saad Restettes für gestern.

Savre, 17. Febr. (Telegr. der Hamb. Firma Behmann, Biegler u. Co.) Kaffee, good average Santos, p. März 102,25, per Mai 100,25, p. Sept. 95,00. Rubig.

Antwerpen, 17. Febr. Petroleummarkt. (Schlußbericht.) Raffinirtes Type weiß loko 12 1/2, bez., 12 1/2, Br., per Febr. 12 Br., März-April 12 1/2, Br., per Sept.-Dez. 12 1/2, Br. Fest.

Antwerpen, 17. Febr. Getreidemarkt. Weizen ruhig, Roggen weichend. Hafer weichend. Gerste ruhig.

Amsterdam, 17. Febr. Bancazin 43 1/2. Amsterdam, 17. Febr. Java-Kaffee good ordinary 52 1/2.

Amsterdam, 17. Febr. Getreidemarkt. Weizen auf Termine per p. März 147, per Mai 149. Roggen per März 107, per Mai 108, per Juli 110, p. Oktober 115. Hafer pr. Mai —. Herbst —.

London, 17. Febr. An der Rente 1 Weizenladung angeboten. Wetter: Staubregen.

London, 17. Febr. (Schlußbericht.) 3 Monat 41 1/2. Glasgow, 17. Febr. (Schluß.) Mixed numbers warrants 43 1/2, b.

Liverpool, 17. Febr. (Getreidemarkt.) Weizen ruhig, Mehl geschäftlos, Mais stetig. — Wetter: Regenschauer.

Liverpool, 17. Febr., Nachm. 4 Uhr 10 Min. Baumwolle. Umsatz 6000 Ballen, davon für Spekulation und Export 500 Ballen. Rubig.

Widdl. amerikan. Lieferungen: Februar-März 4 1/2, Käuferpreis, März-April 4 1/2, do., April-Mai 4 1/2, do., Mai-Juni 4 1/2, Verkäuferpreis, Juni-Juli 4 1/2, Käuferpreis, Juli-August 4 1/2, Käuferpreis, August-Septbr. 4 1/2, Käuferpreis, Sept.-Oktober 4 1/2, do.

Petersburg, 17. Febr. Produktenmarkt. Talg loko 58,00, per August —, Weizen loko 10,00, Roggen loko 6,35, Hafer loko 4,10, Hauf loko 43,00, Leinwand loko 14,50. — Wetter: Frost.

Newyork, 17. Febr. Baumwollen-Wochenbericht. Zufuhren in allen Unionshäfen 71 000 Ballen, Ausfuhr nach Großbritannien 85 000 B., Ausfuhr nach dem Kontinent 39 000 Ballen. Vorrath 966 000 Ballen.

Newyork, 17. Febr. (Schlußbericht.) Baumwolle in Newyork 7 1/2, do. in New-Orleans 7 1/2. Petroleum kräftig, do. in Newyork 5,15, do. in Philadelphia 5,10, do. rohes 6,00, do. Pipeline certiff., per März 81. Schmalz Western steam 7,90, do. Rohe u. Broder 8,20, März p. Febr. 42 1/2, do. p. März 43, do. per Mai 43 1/2. Winterweizen 62 1/2, do. Weizen per Febr. 60 1/2, do. Weizen per März 61 1/2, do. Weizen p. Mai 63 1/2, Dez. 70 1/2. — Getreidefracht nach Liverpool 2 — Kaffee fair Rio Nr. 7 17 1/2, do. Rio Nr. 7 p. März 15,77, do. Rio Nr. 7 p. Mai 15,42. — Mehl Spring clear 2,15. — Zuder 2 1/2. — Kupfer loko 9,75.

Chicago, 17. Febr. Weizen per Febr. 55 1/2, per Mai 59. — Mais per Febr. 34 1/2. — Sped. short clear nom., Port per Febr. 12,30.

Telephonischer Börsenbericht.

Berlin, 18. Febr. Wetter: Frost

Hamburg, 17. Febr. Galpeter loko 8,75, März April 8,65, Still.

Newyork, 17. Febr. Weizen per Febr. 60 1/2 C., per März 61 1/2 C.

Berliner Produktenmarkt vom 17. Februar.

Wind: N., früh — 3 Gr. Neaum., 765 Km. — Wetter Frost.

Wie hier, so hat auch an den westeuropäischen Märkten die starke amerikanische Basis von vorgestern keinen nennenswerthen Druck ausgeübt, und da sie sich zudem gestern nicht fortgesetzt hat, vielmehr eine wenn auch nur geringe Erholung eingetreten ist, so eröffnete unser heutiger Markt mit gut behaupteten Vereinstellungen sogar etwas besseren Breiten. Im Gegenfatz zu gestern ist dann aber im weiteren Verlauf die Tendenz matt geworden, besonders für Roggen, weil ein größeres Quantum ausländischer Waare gehandelt worden ist, woraufhin die Preise für diesen Artikel 1/2-3/4 Markt gegen gestern nachgaben, während Weizen um etwa 1/4 Markt eingebüßt hat. Hafer ist anfangs, weil eine größere Deckungsbedingung vorlag, merklich besser bezahlt worden, nach Erledigung derselben aber so entschieden verflaut, daß der Schluß noch 1/4 M. niedriger ist als gestern.

Roggen mehl blieb sehr still und wenig verändert. Kübbel eröffnete wiederum etwas niedriger, hat sich aber später erholt.

Spiritus stellte sich auf die Staffeln für vorigen Monat hin etwa 20-30 Pf. niedriger, fand dazu aber gute Beachtung. Weizen loco 135-147 Markt nach Qualität geteilt, gelb märkischer 143 M. ab Bahn bez., Februar 141 M. bez., Mai 144-143,75 M. bez., Juni 145-144,75 M. bez., Juli 146-145,75 M. bez.

Roggen loco 120-125 M. nach Qualität gefordert, unter Inlandsfracht 123 M. ab Bahn bez., April 127-126,50 M. bez., Mai 128-127,25-127,50 M. bez., Juni 128,25-128 M. bez., Juli 129-128,50 M. bez., September 132,25-132 M. bez.

Mais loco 110-120 M. nach Qualität gefordert, Mai 106 M. bez., Juni 106 M. bez., Juli 106 M. bez., Sept. 106,50 M. bez.

Gerste loco per 1000 Kilogramm 107-180 M. nach Qualität gef.

Hafer loco 135-176 M. per 1000 Kilo nach Qualität gef., mittel u. guter oft- und westpreussischer 140-161 M., do. pommerischer, udermärkischer und medlenburgerischer 140-162 M., do. schlesischer 149-162 M., feiner schlesischer, pommerischer und medlenburgerischer 164-172 M. ab Bahn bez., Mai 136-136,25 bis 135,25 M. bez., Juni und Juli 135,50-135-135,25 M. bez.

Erbsen Kochwaare 160-195 M. per 1000 Kilogr., jütterwaare 141-163 M. per 1000 Kilo nach Qual. bez., Victoria-Erbsen 215-230 M. bez.

Mehl Weizenmehl Nr. 00: 19,50-17,50 M. bez., Nr. 0 und 1: 16,50-14,00 M. bez. Roggenmehl Nr. 0 und 1: 16,00 bis 15,25 M. bez., Februar 16,00 M. bez., Mai 16,45 M. bez., Juni 16,60 M. bez., August 16,80 M. bez.

Petroleum loco 18,60 M. bez.

Kübbel loco ohne Faß 44,0 M. bez., April-Mai 44,2-44,4 M. bez., Mai 44,6 M. bez., Oktober 45,2-45,6-45,4 M. bez.

Spiritus unversteuert zu 50 M. Verbrauchsabgabe loco ohne Faß 51,6 M. bez., unverst. zu 70 M. Verbrauchsabgabe loco ohne Faß 31,9 M. bez., Februar 35,6-35,8 M. bez., April 36,5-36,3 M. bez., Mai 36,6-36,5-36,8-36,6 M. bez., Juni 37 bis 36,9-37,1-37 M. bez., Juli 37,4-37,3-37,4 M. bez., August 37,7 bis 37,6-37,7 M. bez., Septbr. 38-37,9-38 M. bez.

Kartoffelmehl Februar 15,10 M. bez. Kartoffelfürte, trodene, Febr. 15,10 M. bez. (N. 3.)

Feste Umrechnung: 1 Livre Sterling = 20 M. | Rubel = 3,22 M. | Gulden österr.-W. = 2 M. 7 Gulden südd. W. = 12 M Gulden holl. W. = 1 M. 70 Pf. | Franco oder | Lira oder | Peseta = 40 Pf.

Table with multiple columns listing various financial instruments, exchange rates, and market data. Includes sections for Bank-Diskontowechsel, Ausländische Fonds, Eisenbahn-Stamm-Aktien, Eisenbahn-Stamm-Priorität, Eisenbahn-Prioritäts-Obligat., Eisenbahn-Certifikate, and Industrie-Papiere.