

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1890**

200 (24.7.1890)

# Beilage zu Nr. 200 der Karlsruher Zeitung.

Donnerstag, 24. Juli 1890.

## Großherzogthum Baden.

Karlsruhe, den 23. Juli.

Nach einer von dem Konsulate der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika in Regensburg gefertigten Uebersicht stellt sich der Werth der aus diesem Konsulatsbezirke (Süd-Baden und Elsaß-Lothringen) in der Zeit vom 1. Juli 1889 bis 30. Juni 1890 nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ausgeführten Waaren, wie folgt:

	Dollar	Cts.
1. Bücher, periodische Zeitschriften, kirchliche Artikel	46 945	70
2. Uhren und Uhrenbestandtheile	14 011	25
3. Baumwollwaaren (Satin) und Garne	422 709	85
4. Drogen, Chemikalien, Farben	69 756	55
5. Früchte, Konserven und Dürrohfrucht	8 084	65
6. Glaswaaren, Uhren- und Brillengläser	70 119	55
7. Bierwaare	81 574	40
8. Daarwaare	1 076	05
9. Eisenwaaren, Werkzeuge und eiserne Geräte	2 085	90
10. Dörfen	15 310	40
11. Haus- und Gebrauchsgegenstände	158	35
12. Leder und Häute	243 608	40
13. Leinwaaren	1 346	65
14. Maschinen und Maschinentheile	5 577	80
15. Mathematische, hydrographische, wissenschaftliche Instrumente und Modelle	3 450	50
16. Musikalische Instrumente	12 504	95
17. Papier-Maché-Waaren, Knöpfe zc.	19 439	85
18. Tapeten	19 430	—
19. Pappwaaren, Buchbindeartikel	17 998	45
20. Photographien zc.	4 167	85
21. Porzellan und Steinwaaren	4 550	—
22. Porzellanknöpfe	44 036	60
23. Seide, Sammt, Plüsch, Bänder	225 610	—
24. Schnupftabak	7 608	15
25. Stahlwaaren	66 178	35
26. Sauselberpapiere	11 788	80
27. Weiden	4 622	80
28. Wein, Bier, Branntwein, Liqueur	3 461	20
29. Drahtgeflechte	2 011	90
30. Wollwaaren, Tricot und Flanelle	272 256	20
31. Sonstiges	7 368	90
Zusammen	1 708 750	—

gegen den das Jahr 1888/89, in welchem der Werth der Ausfuhr . . . 2 364 308 15 betrug, ist somit eine Abnahme von . . . 655 558 15 zu verzeichnen.

(Eisenbahnwesen.) Aus der Perrot'schen Monatschrift ist in verschiedene Zeitungen die Mittheilung übergegangen, daß auf den badischen Bahnen nach amtlicher Ermittlung 52 Proz. des gesamten Personenverkehrs sich innerhalb der ersten 10 km, also bis etwa zur zweiten Station abspielen und daß 75,9 Proz. des ganzen Personenverkehrs in Baden auf Entfernungen bis 20 km kommen.

Diese Mittheilung kann leicht zu der irrigen Auffassung führen, daß in Baden von allen Reisenden 52 Proz. nur auf Entfernungen bis 10 km und 75,9 Proz. nur auf Entfernungen bis 20 km kommen. Dem ist aber nicht so, da das statistische Material, welchem die Perrot'sche Mittheilung entnommen ist, ganz andere Verhältnisse darstellt. Dieses Material weist nach, welche Entfernungen überhaupt von Reisenden auf der badischen Bahn zurückgelegt worden sind, deraut, daß in demselben selbst von großen Reisen nur eine ganz geringe Kilometerzahl enthalten ist, weil eben nur diese von der ganzen Reise auf die badische Bahn entfallen ist. Nicht nachgewiesen ist aber, in welchen Entfernungen sich die Reisen überhaupt vollziehen, und doch ist gerade dieses eines der Hauptmomente, auf welche es den Anhängern des Perrot'schen Jontentarisfes ankommen muß. Sodann ist zu beachten, daß in dem erwähnten statistischen Material auch der gerade auf kurze Entfernungen sich abwickelnde bedeutende Verkehr auf Arbeiterwochenarten und Lokalfahrsfahrpläne mitenthalten ist, welcher Verkehr, weil auf besonderen

Einrichtungen und außerordentlich günstigen Tarifbestimmungen beruhend, erst losgetrennt werden muß, wenn zu Zwecken eines Jontentarisfes ein richtiges Bild geschaffen werden soll.

Werden diese Punkte berücksichtigt, so ergibt sich, daß von allen Reisen nicht 75,9, sondern nur 70,9 Proz. auf Entfernungen bis zu 20 km einschließlich sich vollziehen.

Aber viel wichtiger als dieses ist für die Beurtheilung der Wirkung eines der weiteren Reisen begünstigenden Jontentarisfes das Verhältnis, in welchem die Reisen innerhalb gewisser Zonen die gesamte Verkehrsleistung beeinflussen. In dieser Beziehung möchte die Mittheilung aus der Perrot'schen Monatschrift leicht zu der Meinung führen, daß wenn 75,9 Proz. des Gesamtverkehrs auf Entfernungen bis 20 km kommen, dieser Verkehr eben auch 75,9 Proz. der Gesamteinnahme einbringt, so daß hiernach die Einführung eines Jontentarisfes, welcher weitere Reisen auf's äußerste verbilligt, als ein Waagniß für das finanzielle Erträgniß der Bahn keineswegs mehr erscheinen könne. Diese Auffassung würde natürlich eine durchaus irrige sein, da sie die hervorragende Wirkung der Entfernung einer Reise auf die Einnahme einfach ignoriert. Nicht darauf kommt es an, in welchem Umfang die Reisen in verschiedenen Entfernungen gemacht werden, sondern darauf, in welchem Verhältnis die Verkehrsleistung sich auf die Reisen verschiedener Entfernungen vertheilt; in dieser Hinsicht mag bemerkt werden, daß von der Gesamteinnahme des Personenverkehrs auf der badischen Bahn nur etwa 27 1/2 Proz., und wenn die auf den Arbeiter- und Lokalfahrsverkehr entfallenden Einnahmen ausgerechnet werden, nur etwa 23 1/2 Proz. auf die Reisen bis zu 20 km einschließlich entfallen.

Offenburg, 21. Juli. (Getreideernte. — Rebenst a n d.) Das Getreide befindet sich bereits im Zustande der sogenannten Gelbreife und wartet nur auf ein günstiges Entwetter. Soweit sich bis jetzt übersehen läßt, wird das diesjährige Erträgniß, sowohl was die Garbenzahl als was das Aehrengewicht anlangt, ein zufriedenstellendes sein. — Der Stand der Reben ist recht erfreulich; zahlreicher und dichter haben sich die Beeren an den Stöcken entwickelt, welche früher abgeblüht hatten. Gutes und warmes Wetter wäre für das weitere Gedeihen in hohem Grade ersprießlich. Auch den Reblenten, die mit ihren Arbeiten in den Reben infolge der seitherigen ungünstigen Witterung noch weit zurück sind, wäre beständige bessere Witterung sehr zu wünschen.

Schopfheim, 21. Juli. Der Militärverein Gersbach hielt gestern seine Jahreshauptversammlung ab, welche einen recht günstigen Verlauf nahm. Es theilnahmen daran 12 Vereine mit ungefähr 250 Mitgliedern. Der Weichart fand auf dem Rathhausplatz statt, wo Herr Lehrer Lauer eine auf die Feier bezügliche Ansprache hielt. Zum Festzug geordnet begaben sich die Vereine alsdann auf den Festplatz, wo der Vorstand des Vereins, Herr Maier, die Festtheilnehmer begrüßte. Weiter sprachen noch Herr Bürgermeister Blum von Gersbach, welcher ein Hoch auf Kaiser Wilhelm II. ausbrachte, und Herr Bartlin Sutter von Schopfheim, der Grüße vom Wiesenthaler Militär-gauverband und vom Badischen Militärvereinsverband brachte und zu einem Hoch auf seine Königl. Hoheit den Großherzog aufforderte, dem freudig entsprochen wurde.

### Literatur.

Unter vier Herrschern. Aus den Erinnerungen Althea Allingshams 1785—1842. Von Emma Marsball, Verfasserin von „Von Herzen treu“ u. s. w. Autorisirte Uebersetzung. Gotha, Friedr. Andr. Perthes, 1890. Preis: geb. 4 M.

Vor uns liegt ein Unterhaltungsbuch, welches wir allen deutschen Familien auf's angelegentlichste empfehlen möchten. Es liefert einen neuen Beweis dafür, eine wie anziehende, wir möchten sagen lebenswürdige Lektüre die englische Literatur aufzuweisen hat. Warmer Patriotismus, schlichte Gottesfurcht, praktisches Christenthum, gesunde Tüchtigkeit für's Leben sind die Grundlagen, auf welchen die feinerde Erzählung sich aufbaut. Schon der Titel deutet an, daß eine hingebende Liebe zum Herrscherhause die ganze Darstellung durchdringt, denn die Geschichte der Königsfamilie sind es, in welche auch die Jüge des Familienlebens sich einreihen, so daß das Band, welches Königsfamilie und Unterthanen verknüpft, leuchtend und herabgewinnend hervortritt.

nachten auf der Höhe statt, welche die Wasserscheide gegen den Sognefjord bildet. Indem man von hier das Thal abwärts am dritten Tage kommt, gewinnt die Scenerie jedoch einen andern Charakter, eine großartige Hochgebirgsnatur mit Wasserfällen, steilen Bergen, tiefen Schluchten, Felsströmern und dann wieder ein liebliches, fruchtbares, weites Thal am Schluß bieten sich dem Auge dar. Da sich die Eintritte während der drei Tage fortwährend steigern, so wird empfohlen, die Route stets in der Richtung von Christiania nach Sognefjord zurückzulegen; wir fanden sie bei dem schönen Wetter auch in umgekehrtem Sinne sehr lohnend, als uns die Verhältnisse auf diese Wahl führten.

In den beiden ersten Tagen auf der Landstraße scheint die Route durch Valdres die größten Reize zu besitzen; die Abflüge von der Wasserscheide nach den Fjorden sind jedoch auch auf den beiden andern Routen hervorragend schön. Ja die Partie durch das Romsdal an den Romsdalfjord (Vehlunäs) wird zu den größten Schönheiten Norwegens gerechnet. Den Abstieg nach dem Hardangerfjord auf der südlichen Route lernten wir selbst kennen bei einer Wagenfahrt, welche von Odde aus vorgenommen wurde bis auf die Passhöhe, von wo man den fernern Folgeforn in seiner ganzen Ausdehnung als eine weisse, fast ebene Fläche übersehen kann. Die Partie ist sehr lohnend, sie führt an einem steilen Landsee und zahlreichen großartigen Wasserfällen vorbei; unmittelbar unter der Passhöhe eine wilde Felschlucht (die Gersvane). — Mit der Reise durch Thelemarken läßt sich noch der Besuch eines der großartigen Wasserfälle in ganz Scandinavien verbinden: des Mutanos, dessen ungeheure Wasserfälle eine Höhe von 245 m über eine fast senkrechte Felschlucht herabstürzt. Der Absteiger erfordert fast 2 Tage Wehraufwand an Zeit, die Landschaft ist sonst nicht besonders hervorragend.

Im Ganzen bietet die Landreise von Christiania bis an die Fjords südlich von Drontheim nichts, was wir in unserm Schwarzwald oder an den Boralen nicht in gleicher Schönheit besitzen; bei gutem Wetter ist die Fahrt gewiß recht lohnend, bei Regen und Wind kann sie aber durch ihre große Dauer, die uns ganz ungewohnte dreitägige Wagenfahrt peinlich werden, zumal wenn man

Erzählung wird die Erzählung besonders dadurch, daß sie durchaus die Farbe des Lebens trägt. Es sind nicht Phantasiegebilde, sondern wirkliche Erlebnisse und Erfahrungen, sowohl freudiger als tiefschmerzlicher Art, in denen wir uns bewegen. Die Darstellung folgt den Aufzeichnungen einer Miss Allingham, welche ein volles und reiches Menschenleben zur Anschauung bringen. Das Buch gehört zu denjenigen, bei welchen man die Schlusafforde mit dem Bedauern des Abschiedes vernimmt.

Edelweissterne, Hochlandsgeschichten für die reifere Jugend. Von Th. Messerer. Gotha, Friedr. Andr. Perthes, 1890. Preis: geb. 3 M.

Hochlandsgeschichten üben auf die heranwachsende Jugend eine besondere Anziehung aus, und die vorliegenden werden das um so mehr thun, da sie das Leben des Hochlandes mit treffender Wahrheit zur Anschauung bringen. Es fesselt uns nicht nur die herrliche Natur in ihren glanzvollen Erscheinungen, es bewegt uns auch der Einblick in das Menschenleben und in die Wege, welche dasselbe theils in guten, theils in schlimmen Bahnen einschlägt. Die Bilder, welche der Jugend hier geboten werden, werden nicht nur überraschen und die Phantasie beleben, sondern auch auf Herz und Gemüth wirken, da die Verfasserin in der Art und dem Ton ihrer Darstellung mit Erfolg den Weg betritt, welcher zum Segen unserer Jugendliteratur von Schriftstellerinnen, wie Johanna Spyri, Marie Rebe u. a. eröffnet worden ist.

Von dem kunstgewerblichen Prachtwerke „Decorative Vorbilder“ (Verlag von Jul. Hoffmann in Stuttgart) liegt jetzt der erste Jahrgang (12 Hefte à 1 M.) vollständig vor und wir können das günstige Urtheil, welches wir schon früher über dieses billige und reichhaltige Unternehmen ausgesprochen haben, nur bestätigen. Die „Decorativen Vorbilder“ sind bestimmt, dem Zeichner, Dekorationsmaler und Kunstfreunde eine Menge von ornamentalen Motiven, figürlichen Zeichnungen, Allegorien, malerischen Darstellungen aus dem Pflanzen- und Thierreiche zc. zu bieten, welche praktisch verwerthet, kopirt oder für neue Kompositionen benützt und angewandt werden können. Es gibt wohl kaum irgend eine kunstgewerbliche Werkstatt, welche nicht aus diesen schönen, meist farbigen Tafeln Anregung und Material schöpfen könnte, zumal neben zahlreichen Entwürfen moderner Künstler auch die Stilarten früherer Kunstepochen berücksichtigt sind. Auch der neue Jahrgang, der soeben begonnen hat, verspricht eine reiche Fülle werthvoller Vorbilder; Blumenfüllungen, japanische Silhouetten, orientalische Flachornamente, fliegende Schmetterlinge, decorative Fries, corinthische Kapitäl, Metallarbeiten aus dem 16. Jahrhundert, landwirtschaftliche Embleme, Kofotfiguren, moderne Bignetten bilden den Inhalt der erschienenen zwei neuen Hefte.

Ed. Eng. Ueber den Stimmumfang sechsjähriger Kinder und den Schulgesang. Ein Bericht an den Großh. Bad. Oberlehrertrath. Hamburg 1889. Verlagsanstalt und Druckerei Aktiengesellschaft.

Der hier lebende Verfasser vorliegender Schrift ist ein Schüler von Heinrich Panofka und hat sich auf schriftstellerischem Gebiete als Uebersetzer und Bearbeiter der viele ausgezeichnete Werke und Rathschläge enthaltenden Schrift von Panofka: „Stimmen und Sänger“ bekannt gemacht. In der von ihm selbst verfaßten Broschüre tritt er für einen verbesserten Schulgesangsunterricht in die Schranken. Der Verfasser geht von der ohne Zweifel richtigen Ansicht aus, daß viele ursprünglich gesunde und vielversprechende Stimmen durch den Schulgesang geschädigt werden. Um ein vollkommen zutreffendes Urtheil über diesen Gegenstand zu erhalten, unternahm Ed. Engel mit Genehmigung des Oberlehrertraths eine Prüfung von weit über 1000 sechsjährigen Volksschülern, wobei sich ein so bedeutender Unterschied nach Höhe und Tiefe des Stimmumfangs herausstellte, daß der Verfasser die übliche gleichartige Behandlung der Stimme durch den schon für die ersten zwei Schuljahre vorgeschriebenen allgemeinen Gesang glaubt verwerfen und die Einzelstimmbildung fördern zu müssen. Ein nicht minder scharfes Veto spricht Ed. Engel gegen den Gesang in Kinderschuulen und Kindergärten aus. Um zu beweisen, daß die Einzelstimmbildung durchführbar ist, hat der Verfasser vom November 1887 bis zum Osterfest 1889 in einer Klasse der hiesigen einfachen Volksschule 1. und 2. Schuljahr den Gesangsunterricht ertheilt und fünfzig Knabenstimmen soweit geschult, daß er in der letzten Zeit seiner Unterweisung die Ein-

gezwungen ist, in einem offenen Kariol oder Stollfären zu fahren.

Es ist die Rede davon, eine Bahn nach Bergen bezw. dem Sognefjord zu bauen; dieselbe würde gewiß sehr zur Hebung des Touristenverkehrs dienen. Sie würde jedoch zur Bewältigung der Wasserscheide große Kosten verursachen und das Land ist zu dünn bevölkert, der Verkehr, der zwischen Bergen und Christiania mit Dampfschiffen sehr gut unterhalten wird, während des größeren Theils des Jahres voraussichtlich zu gering, um sie rentabel zu machen.

### 4. Die südwestlichen Fjorde.

Bergen liegt zwischen zwei der größten Fjorde Norwegens, dem Hardangerfjord im Süden (Name von der Landschaft Hardanger) und dem Sognefjord im Norden (Name von der Landschaft Sogne), ersterem etwas näher als letzterem; hier finden sich die Haupt Schönheiten des südlichen Norwegens vor; kaum minder hervorragende sind jedoch auch noch einige weiter nördlichen Fjorde, insbesondere der Nordfjord, der kleine Geirangerfjord (Name eines der vielen die Landschaft Söndmøre, östlich von Malesund, zertheilenden Fjorde, welche nicht als Zweige eines Hauptfjords anzusehen sind), sowie der Romsdalfjord. Obwohl die Landschaften noch weiter nördlich auch recht schön sind, so hört doch mit letzterem Fjord (62° 40') das eigentlich hervorragende auf, bis es weit nördlich von Drontheim zwischen dem 65. und 66. Breitengrad von neuem sich kundgibt. Die Naturschönheiten des südlichen und des nördlichen Norwegens sind durch eine Zone von etwa 100 Stunden zu einem näheren Besuche weniger einladender Küstenstrecke getrennt. In früheren Zeiten war es ausschließlich die fäbliche Küste, welche aufgesucht wurde und den Ruf des malerischen Norwegens in Künstlerreisen begründete. Noch immer eritrect sich hierher der Hauptzug der Fremden und nehmen solche bei steigendem Besuch immer mehr längerer Aufenthalt an einzelnen Stationen; doch ist seit einigen Jahren die Seefahrt nach dem Norden als besondere Tour von kürzerer Dauer hinzugekommen, die fortwährend an Werthschätzung und Frequenz gewinnt. (Fortsetzung folgt.)

### Reise nach Norwegen.

Von Heinrich Weidinger.

(Fortsetzung.)

Von den 4 Landrouten lernten wir die Bahnfahrt nach Drontheim und die Straßenroute nach dem Sognefjord kennen. Die Fahrt von Christiania nach Drontheim (fast auf der ganzen Route nahe der schwedischen Grenze) dauert mit dem einmal täglich laufenden Schnellzug 17 Stunden, von Nachmittags 2 Uhr bis andern Morgen 7 Uhr. Nicht ganz ein Viertel des Wegs fährt man in Wagen normaler Spurweite, von Hamar ab geht es über auf die in Norwegen zumeist übliche schmalspurige Bahn von 1 m Breite, wobei sich auch die Fahrgeschwindigkeit entsprechend vermindert. In erster Klasse gibt es bequeme Schlafeinrichtung. Die Strecke hat sehr geringe landschaftliche Reize. Die nächste Umgebung von Christiania ist originell, dann bietet die Fahrt am Wänsensee einige schöne Punkte. Bald jedoch kündenlang Fläche, meist niedriger Fichtenwald. Man versäumt nichts durch das Schlafen während der Nacht. Die Fahrt von der Wasserscheide in das Drontheimer Thal gegen Morgen ist stellenweise interessant, auch schön, doch nicht vergleichbar mit der Fahrt auf unserm Schwarzwaldbahnen. — Es kann noch bemerkt werden, daß auch von Stockholm aus durch Schweden eine Bahn nach Drontheim führt, welche auch nur nahe der Küste in Norwegen größere landschaftliche Reize besitzt; man hat auf derselben nahe die gleiche Fahrzeit wie bei der Reise über Christiania. In ihrem nördlichen Theile bildet sie die am weitesten nach Norden gelegene Bahn der ganzen Welt.

Die Route im Wägnathal durch die Landschaft Valdres nach dem Sognefjord ist recht anmuthig; die Landschaft erinnert an den beiden ersten Tagen auf der Landstraße vielfach an den hohen Schwarzwald mit seinen Seen und bewaldeten Bergen, nur ist Alles viel ausgedehnter; man fährt stundenlang an schmalen Seen entlang, von denen einer auf den anderen folgt (was auf den beiden ersten Tagen nicht der Fall war). Am zweiten Abend findet das Ueber-

Nachdruck verboten.

Studium keiner Pieder und eines Choralen unternehmen konnte. Die von Ed. Engel in der besprochenen Broschüre gegebene Anregung ist ohne Zweifel beachtenswert.

Das „Magazin für die Literatur des In- und Auslandes“ (herausgegeben von Alfred Stössel und W. v. Reisswitz) behauptet unter der neuen Leitung nicht nur das Ansehen, welches dieses Blatt innehat, sondern versteht es auch, dem Geiste der modernen Zeit Rechnung zu tragen und inmitten aller Wirrnisse, die jetzt gerade in der Literatur herrschen, und gegenüber den mannigfachen Strömungen in derselben eine vorurtheilsfreie Stellung zu bewahren und stets von neuem wieder anzuregen.

Vincenz Lachner „Hochzeitsymne“, Gedicht von G. König. L. Fr. Schuster (D. Geibel), Karlsruhe. Vorliegende Männerchor ist in einfachem, dabei langvollem Satze geschrieben. Derselbe besitzt einen feierlichen Charakter, wie er der hoch-

zeitlichen Stimmung entspricht. Selbst der kleinste Chor ist im Stande, das wirkliche Musikstück zur Aufführung zu bringen. Das Gedicht von G. König ist sinnig und gemüthsam.

### Handel und Verkehr.

**Bremen, 22. Juli.** Petroleum-Markt, Schlussbericht. Standard white loco 6.60. Felt. — Amerikanisches Schweinefleisch, Wilcox 33 1/2, Armour 32.

**Wien, 22. Juli.** Weizen per Juli 22.10, per Nov. 19.05. Roggen per Juli 17.10, per Nov. 15.10, Rüböl per 50 kg per Oktober 58.70.

**Paris, 22. Juli.** Rüböl per Juli 67.—, per August 65.—, per Sept.-Dezember 64.—, per Januar-April 63.—, Felt.— Spiritus per Juli 36.50, per Jan.-April 38.75. Still. — Buder, weißer, Nr. 3, per 100 Kilogramm, per Juli 36.50,

per Oktober-Januar 34.60. Günstig. — Wehl, 8 Marques, per Juli 59.10, per August 59.25, per Sept.-Dez. 66.10, per November-Februar 55.40. Felt. — Weizen per Juli 28.25, per August 26.50, per September-Dezbr. 24.80, per Nov.-Februar 24.75. Felt. — Roggen per Juli 17.75, per August 16.—, per September-Dezember 15.90, per Nov.-Februar 16.—. Still. — Talg 61.25. Wetter: Bedeckt.

**New-York, 21. Juli.** (Schlusskurs.) Petroleum in New-York 7.20, dto. in Philadelphia 7.20. Wehl 2.75, Rother Winterweizen 0.97 1/2, Mais per August 44 1/2, Buder fair refn. Russ 4 1/2, Kaffee, fair Rio 20, Schmalz per August 6.04. — Getreidefracht nach Liverpool 2 1/2, Baumwolle-Fuhr vom Tage 1000 B., dto. Ausfuhr nach Großbritannien 4000 — B. Ausfuhr nach dem Continent — B., Baumwolle per Oktbr. 10 77, per Novbr. 10.63.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Gärder in Karlsruhe.

### Frankfurter Kurse vom 22. Juli 1890.

Staatspapiere.	Port. 4 1/2 Anl. v. 1888 R. 94.—	Ital. gar. E.-B. R. 58.—	18 Odenburger Thlr. 40 132.—	20 Fr.-St.	16.18
Baden 4 Obligat. R. 104.—	3 Ausl. R. 62 80	5 Gotthard IV Ser. R. 104.—	4 Dester. v. 1854 R. 250 120 90	3 Souverain	20.35
4 Obl. v. 1886 R. 106.50	Serbien 5 Goldrente 86.10	4 Pfälz. Nordbahn R. 148.30	4 Raab-Grajer Thlr. 100 106 50	Obligations und Industrie-	
Bayern 4 Oblig. R. 106.10	Schweden 4 R. 102.20	4 Gotthardbahn R. 163 70 5	Central	3 1/2 Freiburg Obl. (4.—) —	
Deutschl. Reichsanl. R. 107.10	Span. 4 Ausl. Rente 76.—	5 Böhm. West-Bahn R. 301 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 106 20	3 Karlsruhe Obl. —	
3 1/2 % R. 100.20	2 1/2 Berner Obligat. R. 99 50	5 Ost- u. West-Bahn R. 179 5	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	3 Ertlinger Spinnerei o. B. 125 30	
3 1/2 % Confols R. 106.60	4 Unif. Obligat. R. 97 30	5 Ost- u. West-Bahn R. 187 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	3 Karlsruhe Maschinens. dto. 143 50	
3 1/2 % Confols R. 100.10	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	3 Bad. Juchst. ohne Zs. 96 30	
Wiba. 4 1/2 Obl. v. 1879 R. 101.30	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	3 3/4 Deutsch. Phön. 20 % Zs. 219.—	
4 Obl. v. 75/80 R. 103.10	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 K. Hypoth.-Bank 50 % Zs. 127 20	
4 Goldrente R. 95 50	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 151 80	
4 Silberrent. R. 78 80	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 1/2 % Papier. R. 77 20	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 1/2 % Papier. v. 1881 R. 89 10	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 Goldrente R. 89 50	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 Deutsche R. 137 40	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 Deutsche Rente R. 94 50	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 Rumänische Rente R. 99 10	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Union-R. 65 % C. R. 85 50	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 Disk.-Komm. Thlr. 290 70	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Orientanl. R. 75.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Orientanl. R. 74 90	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Mailänder R. 10-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Weiminger R. 7-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Schwed. Thlr. 10-Loose 81 60	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ungar. Staatsloose R. 100 254 30	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Ansbacher R. 7-Loose 35 80	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Augsburg. R. 7-Loose 30 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—	4 Unif. Obligat. R. 93 40	5 Ost- u. West-Bahn R. 207 1/2	Süd-Bahn Prior. R. 66 50	4 Freiburger R. 15-Loose 17 50	
4 D. Effekt-u. Wechsel-W. R. 123.—					