

Deutschland.

O. K. C. Landtags-Verhandlungen.

43. Sitzung des Hauses der Abgeordneten.

Breslau, 13. Dezember. (Abend-Sitzung.)

Eröffnung 10 1/2 Uhr. Die Tribünen sind fast leer. Am Ministerisch die Minister v. d. Heydt, Graf Jheupitz und mehrere Commissare.

Vor der Tagesordnung bittet Abg. Rop, daß die Herren im Centrum längere Reden von der Tribüne halten möchten, da sie vom Platte aus sprechend auf beiden Seiten des Hauses schwer verstanden würden.

Die Vorberatung war gestern sehr lebhaft und mit dem Stat der Eisenbahnverwaltung. — Die Specialdiscussion wird eröffnet, zunächst über die Staatseisenbahnen.

Zu Cap. 18 (Niederschlesisch-Märkische) erhält das Wort Abgeordn. Schmidt (Radow): Bei den Privatbahnen ist in der Regel die Rücksicht auf die Rente vorherrschend, bei den Staatseisenbahnen das Verkehrsinteresse, und man macht den letzteren sogar öfter einen Vorwurf daraus. Ich möchte im Gegentheil die Staatsregierung auf einige im Auslande bestehende Einrichtungen aufmerksam machen, die den Verkehr sehr erleichtern. So ist z. B. in Belgien eine fallende Scala eingeführt, indem der Tarif pro Meile abnimmt bei größeren Entfernungen; bei unserem gemischten System (Staat- und Privatbahnen) mag dies allerdings schwer durchzuführen sein; es wäre aber die Frage, ob eine solche fallende Scala nicht z. B. auf der Ostbahn eingeführt werden könne. In Frankreich sind ferner sogenannte Schulzüge eingeführt, welche zu billigen Preisen die Kinder vom Lande nach den Städten in die Schulen hin- und zurückfahren. In England hat man ferner für den Personenverkehr fortlaufende Abonnements. Möchte doch die Staatsregierung das von mir Angeregte in Erwägung ziehen.

Reg.-Commissar Abg. Heise: Der Chef der preussischen Eisenbahnverwaltung hat es immer für seine Pflicht gehalten, die Rücksicht auf die Verkehrs-Interessen in erste Linie zu stellen, ohne deshalb ihre Rentabilität außer Acht zu lassen. Die Einführung der fallenden Scala ist von der Regierung schon früher einmal in's Auge gefaßt worden; da wir aber nicht lange Eisenbahn-routen, sondern nur kurze Strecken unter verschiedenen Verwaltungen haben, so wird die Auseinanderlegung wegen des Passagiergeldes nachher sehr schwierig. Für Schulzüge liegt in Preußen ein Bedürfnis nicht vor, da in Preußen überall, wo das Bedürfnis vorhanden ist, Schulen errichtet werden. Dagegen wird auf der Saarbrücker Bahn die Arbeiter-Verbeförderung für geringe Sätze nach den Bergwerken befördert. Die Einrichtung fortlaufender Abonnements ist bereits angebahnt und wird binnen Kurzem in's Leben treten.

Abg. Dr. Hammacher: Auf der Bergisch-Märkischen besteht bereits ein Schüler-Tarif und zwar mit gutem Erfolg und zur großen Befriedigung der Bevölkerung.

Abg. Michaelis: Es wird vielfach geklagt über die lästige Expedition der Güter, namentlich seitens der Niederschlesischen Bahn. So habe ich in diesem Augenblicke einen Brief von einem Buchdrucker erhalten, welcher kürzlich Papierlieferungen aus Bauen erhalten hat, die eine auf der Niederschlesisch-Märkischen, die andere auf der Anhaltischen Bahn. Die erste wurde in Bauen am 27. November, war in Berlin am 2. Dezember, wurde abgeliefert am 11. Dezember. Die zweite Sendung war nur einen Tag früher von Bauen abgegangen, aber schon am 2. Dezember in den Händen des Abeslanten. Eine solche Verpätung um 9 Tage auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ist doch wohl unerträglich.

Reg.-Commissar Heise: Die Staatsregierung verkennt nicht, daß in letzter Zeit viele, zum Teil nicht unberechtigte Klagen über den säumigen Transport von Gütern laut geworden sind; es war aber nicht möglich, alle Uebelstände sofort zu beseitigen. Bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn speziell liegt das Hindernis in den unzureichenden Geschäftslocalitäten; in dieser Beziehung wird schon in den nächsten Tagen Abhilfe geschehen, indem ein neu erbaute Güterboden nachstens zur Benutzung übergeben werden wird.

Abg. Graf Bethusy-Suc: Es ist mir persönlich auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn schon öfter der Fall vorgekommen, daß die Schnellzüge zu wenig Wagen hatten, so daß eine Menge Personen in ein Coupee hineingepreßt wurden, und daß öfter der Anschluß in Breslau versäumt wurde, so daß man einen halben Tag in Breslau liegen bleiben mußte. Ich möchte deshalb bitten, daß die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn aufgefordert werde, in Zukunft die Versäumnisse zu vermeiden, oder dafür Sorge zu tragen, daß bei Verzögerungen die Passagiere durch Extrazüge weiter befördert werden.

Minister Graf Jheupitz: Versäumnisse sollen nicht vorkommen, und wenn ich etwas Derartiges erfahre, so werde ich immer das Nötigste verfügen. Die Klage über die langsame Abfertigung der Güter u. dgl. erhebt sich aber durchaus nicht bloß gegen die preussischen Bahnen, sondern geht jetzt durch ganz Norddeutschland; ein Beweis, daß es nicht an dem guten Willen und der Thätigkeit unserer Beamten liegt, sondern an allgemeinen Verhältnissen. Die Herren müssen nicht vergessen, daß wir in diesem Jahre einen gar nicht unerheblichen Krieg geführt haben (Heiterkeit); während dieser Zeit hat Niemand etwas angefaßt; jetzt nur müssen die Handwerker, Kaufleute u. dgl. die Vorräte wieder complectiren; und da ist es beim besten Willen nicht möglich, dem plötzlich so sehr gesteigerten Verkehr gleich gerecht zu werden. Zur Anschaffung neuer Wagen müssen Sie erst sehr viel Geld bewilligen (Heiterkeit) und ich werde Ihnen darüber in den nächsten Tagen Ausführlicheres mittheilen.

Abg. Michaelis (Stettin) fragt, ob auch dafür gesorgt werden wird, daß auf dem Niederschlesisch-Märkischen Bahn eine eigene Zollabfertigung eingerichtet werde, damit die Güterabfertigung schneller von statten gehen kann. — Reg.-Commissar Heise: Auch dafür wird bei dem Neubau Sorge getragen werden.

Abg. v. Binde-Olbendorf rügt gleichfalls mehrere beim Güterverkehr vorgekommene Verzögerungen.

Abg. Berger (Solingen): Ich möchte bei dieser Gelegenheit an einen Erlaß des früheren Handelsministers v. d. Heydt vom 12. September 1859 erinnern, dessen Wiedererlassung wohl anzuempfehlen wäre. Es heißt darin in Bezug auf die allzu sparsame Verabreichung von Wagen: „Eine solche zu weit getriebene penale Oekonomie kann nicht gebilligt werden. Ich finde mich deshalb veranlaßt, die königliche Direction auf diesen Uebelstand aufmerksam zu machen und dieselbe anzuweisen, bei Beachtung der notwendigen Sparmaßregeln auch auf eine thunlichst bequeme und rücksichtsvolle Beförderung der Reisenden zu halten und einer ungebührlichen Kargheit mit Plätzen in den Coupes ebenso sehr wie einer unstatthafter Verschwendung mit denselben entgegenzutreten.“ Diese Verfügung trage ich immer in meinem Portefeuille und gebe sie dem betreffenden Schaffner vor (Heiterkeit); und dies Mittel hat mir immer geholfen (Heiterkeit). Sie sehen, das Papier ist schon sehr abgenutzt. — Nicht minder anerkennenswerth ist ein Erlaß desselben Ministers vom 10. Dezember 1855, in dem es heißt: „Es ist mein entschlossener Wille diesen Mißbrauch (nämlich das unrentable und unbillige Vertragen der Eisenbahnbeamten) gründlich abzustellen. Die königliche Direction veranlasse ich daher, den Beamten, welche mit dem Publikum in Berührung kommen, insbesondere denjenigen, welchen der Fahrpreis anvertraut ist, durch ein jedes Einzelnen in meinem Auftrage zuzuführendes Circular diese meine bestimmte Willensmeinung nochmals nachdrücklich einzuschärfen und denselben zu eröffnen, daß herrisches, unwillkürliches oder ungewisses Benehmen in dienstlichen Verkehr mit dem Publikum nach Befinden mit Verweis, Ordnungsstrafen oder Entlassung aus dem Dienst unmissverständlich geahndet werden wird.“ Auch diese Verfügung habe ich immer bei mir getragen und ich kann dem Hrn. Grafen Bethusy-Suc nur empfehlen, dasselbe zu thun; es ist ein vortheilhaftes Mittel. (Heiterkeit.)

Handelsminister Graf Jheupitz: Wenn dies noch nichts helfen sollte, oder Sie haben die Erlasse einmal vergessen, so sagen Sie nur, Sie wüßten ganz bestimmt, daß der jetzige Handelsminister ganz ebenso dachte. (Große Heiterkeit.)

Abg. Graf Bethusy-Suc: Dies habe ich verschiedentlich schon gesagt; die Bahnbeamten aber sagten, daß sie davon nichts wüßten; es wäre deshalb wohl wünschenswert, wenn die Erlasse einmal wieder eingeschärft würden.

Zit. 1 wird genehmigt; zu Zit. 2 (Güterverkehr) rügt Abg. Schmidt (Radow), daß in den Monaten, in denen der Getreide- und Zuckertransport gerade am meisten vorkomme, die Transportmittel nicht hinreichend wären.

Zit. 2 und 3, ebenso Cap. 20 (Verbindungsbahn in Berlin) werden darauf ohne Debatte genehmigt.

Zu Zit. 20 (Ostbahn) erhält das Wort Abg. Berger (Solingen): Wenn Sie gestern die Prosperität unserer Kohlenwerke u. s. w. haben rühmend hören, so ist der Einnahmestückel einer der Gründe derselben. Der jetzige Herr Handelsminister hat das große Verdienst, daß er bei etwaigen Minderheiten die Directionen sofort veranlaßt, diesen Tarif auch auf Getreidebeförderungen auszuweihen und so die verbesserte Communication zu einer wahrhaften Assecuranz zu machen, die uns vor der Wiederkehr einer allgemeinen Hungersnoth, wie sie unsere Altvordern kannten, schützt. Ich wollte den Hrn. Handelsminister bitten, die Einführung dieses Tarifs für Rohstoffe aller Art immer mehr in Aussicht zu nehmen. Ich erinnere nur an die Holztransporte aus dem Osten nach dem holzarmen Westen, z. B.: eine Eisenbahn-Gesellschaft in den westlichen Provinzen gab 120,000 Schwellen in Auftrag; der Unternehmer wandte sich an einen Unterlieferanten im Königreich Polen, von da ging der Transport die Weichsel hinunter, durch die Ost- und Nordsee, von Rotterdam den Rhein hinauf und dann weiter per Eisenbahn. Diese 120,000 Schwellen mit einem Gewicht von 180,000 Ctr. würden zu ihrem Transport 1800 Waggons verlangen und nach dem Einnahmestückel einen Frachtwerth von 60,000 Thln. repräsentiren, welche den Eisenbahnen zu Gute kommen könnten.

Der Titel wird ohne Widerspruch genehmigt.

Zu Zit. 21 (Westfälische Eisenbahn) liegen zwei Anträge vor. 1) vom Abg. v. Bodum-Dollfus: Die Staatsregierung aufzufordern, es zu veranlassen, daß die Westfälische Eisenbahn wie auch die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit ebenso vielen Kohlenwagen versehen werden, als die Bergisch-Märkische Eisenbahn deren im Verhältnis zu ihrer Bahnlänge unterhält.

2) Vom Abg. Dr. Hammacher, die Staatsregierung aufzufordern, es zu veranlassen, daß die Westfälische Eisenbahn, wie auch die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn ihren Waggons- und Locomotiven Park in einer dem Bedürfnisse entsprechenden Weise vermehren.

Abg. v. Bodum-Dollfus motivirt seinen Antrag. (Auf der Journalisten-Tribüne ganz unbedeutend.) — Abg. Dr. Hammacher: Ich will die Höhe des vorliegenden Postens nicht bemängeln, da ich im Gegentheil überzeugt bin, daß die Einnahmen der Westfälischen Eisenbahn sich noch höher stellen werden, als sie im Etat vorgegeben sind. Schon Ende October d. J. haben die Mehreinnahmen gegen das vorige Jahr 236,370 Thlr. oder 27 Procent betragen, die stärkste Mehreinnahme aller preussischen Bahnen. Ich gebe zu, daß das Bedürfnis der Vermehrung des Wagenparks ein dringendes ist, aber gerade deswegen habe ich meinen Antrag gestellt, um den wesentlichen Inhalt des Antrages des Abg. v. Bodum-Dollfus annehmbar zu machen, der mir in der vorliegenden Form nicht annehmbar scheint. Es ist kein richtiges Princip, daß die Eisenbahnen ihre Wagenparks nach dem Verhältnis ihrer Länge vergrößern sollen, sondern auf das Bedürfnis kommt es an. Folgende Zahlen werden es klar machen, daß der Antrag ungerechtfertigt ist. Der Güterverkehr der Westfälischen Eisenbahn betrug im Jahre 1865 13,150,588 Ctr., während der der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen 91,049,004 Ctr. betrug; der Steintransport der ersten Bahn betrug 5,858,200 Ctr., der der letzteren 51,142,169 Ctr. Das Längenverhältnis beider Bahnen ist: 35 und 70 Meilen.

Der Antrag des Abg. von Bodum-Dollfus würde also bedeuten, daß die Westfälische Bahn die Hälfte des Wagenparks der Bergisch-Märkischen Bahn haben sollte. Das wäre aber ganz falsch, da der Verkehr der letzteren Bahn 7mal größer ist, als der der ersteren. Deswegen habe ich in meinem Antrag die Worte „mit ebenso vielen“ unterstrichen und dafür geschrieben „in einer dem Bedürfnisse entsprechenden Weise“. Namentlich aber muß meiner Ansicht nach auch der Locomotivpark vermehrt werden, da die Westfälische Bahn eine Strecke Gebirgsbahn besitzt, auf welcher der Transport besonders schwierig ist. — Endlich bemerke ich noch, daß die Worte: „wie auch die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“ in meinem Antrage nur aus Versehen stehen geblieben sind. Das Abgeordnetenhaus ist ja nicht berechtigt, an eine Privatbahn ein solches Ansehen zu stellen, die einem Theil Preussens angehört, über den wir jetzt noch gar nicht endgültig zu bestimmen haben.

Reg.-Commissar Heise: Die Klagen über den Mangel an Betriebsmitteln waren zu allen Zeiten groß, häufiger jetzt aber besonders. Die Regierung sieht es als ein erfreuliches Zeichen an, daß der Güterandrang so groß ist, daß die Vermehrung der Transportmittel notwendig wird. Die Ostbahn hatte im Jahre 1861 einen Wagenpark von 1540 Stück, 1865 2541, die Niederschlesisch-Märkische Bahn 1861 1840, 1865 3574 Stück, die Westfälische Bahn 1861 743, 1865 1244 Stück, die Saarbrücker Bahn 1861 991; 1865 2183 Stück. Sie sehen schon daraus, daß die Regierung die Hände nicht in den Schoß gelegt hat.

Aber sie erkennt es an, daß der jetzige Bestand dem Bedürfnis noch immer nicht entspricht und so werden Sie auch in extraordinaria die Summe von 518,000 Thln. finden, namentlich zur Vermehrung des Parks der Niederschlesisch-Märkischen und 223,000 Thlr. für die Westfälische Bahn. Mehr konnte vorläufig nicht disponibel gemacht werden, wenn das auch dem Bedürfnis noch nicht entspricht. Der Herr Handelsminister wird ja also in Kurzem auch einen dahin gehenden weiteren Antrag einbringen. Ich hoffe, daß der Antrag des Abg. Hammacher, wie er heute modificirt worden ist, angenommen und damit der Beweis geliefert wird, daß die Absichten der Regierung in diesem Hause keinen Widerspruch, sondern Unterstützung finden. — Ich will bei dieser Gelegenheit noch eine Anfrage des Abg. v. Bodum-Dollfus, welche von dem Präsidium an die Regierung gelangt, beantworten in Bezug auf die Meilenzahl der verschiedenen Bahnen. Es beträgt die Westfälische Bahn 33,27 Meilen mit 1159 Wagen, die Köln-Mindener Bahn 68,9 Meilen mit 4169 Wagen, die Bergisch-Märkische 48,15 Meilen mit 4022 Wagen, die Nordbahn 19,2 Meilen mit 206 Wagen. Ich schließe mich jedoch den Bemerkungen des Abg. Hammacher an, daß hieraus ein richtiger Schluß nicht gezogen werden kann, sondern daß weitere von ihm ganz scharf und richtig hervorgehobene Momente hier noch bedeutend einfließen.

Nach einigen Bemerkungen des Abg. Harfort zieht der Abgeordnete v. Bodum-Dollfus seinen Antrag zurück. — Ein Antrag auf Schluß der Discussion wird abgelehnt.

Abg. Dr. Hammacher: Ich wollte nur ein Mißverständnis berichtigen, als hielte ich es nicht für die Pflicht der Regierung, auch auf die Nordbahn so einzuwirken, daß sie ihren Wagenpark nach dem Bedürfnis vermehrt; aber das kann nur innerhalb der gesetzlichen Grenzen geschehen. Diese Landesvertretung hat aber kein Recht, auf Privat-Interessen einzuwirken, die hier noch gar nicht vertreten sind. Der Wagenpark der Westfälischen Bahn schloß 1866 mit 971 offenen Lastwagen, 188 bedeckten Güterwagen und 48 Locomotiven. Das ist doch offenbar ein viel zu geringer Bestand, der kaum für die früheren Verhältnisse ausgereicht hätte.

Der Antrag Hammacher's wird mit großer Majorität angenommen, Capital 21 und 22 ohne Widerspruch genehmigt.

Zu Cap. 23, Zit. 1 (Oberschlesische Eisenbahnen) rügt der Abg. Grundmann, daß es an den erforderlichen Vorkehrungen fehle, um den Ansprüchen des Kohlentransportes zu genügen.

Zu Zit. 2 (Köln-Mindener Eisenbahn) beantragt Abg. Lasker: „Das Haus der Abgeordneten beschließen, zu erklären: Mit Rücksicht auf den thatsächlichen Zustand, welchen die königliche Staatsregierung durch die Ausführung des zwischen ihr und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrages vom 10. August 1865 geschaffen hat, genehmigt das Haus der Abgeordneten, demnachst sich jedoch gegen die Annahme, daß es durch dieses Bortum auf die verlangte Verlegung des Vertrages vom 10. August 1865 und die demnachstige Prüfung desselben verzichtet.“

Abg. Lasker: Der von uns vor einiger Zeit angenommene Antrag, die Regierung zur Verlegung des in Rede stehenden Vertrages aufzufordern, hat nach der Natur der Vorberatung der Regierung noch nicht überreicht werden können. Es wäre mir lieb gewesen, wenn die Regierung auch ohne dieses Act von dem Antrage genommen. Da dies indessen nicht geschehen ist und wir keinen Einfluß darauf haben, eine darauf bezügliche Erklärung von der Regierung zu extrahiren, so haben wir nur den thatsächlichen Zustand in's Auge zu fassen, der durch Abschluß des Vertrages erwachsen ist. Die Positionen a, b, c und d dieses Einnahme-Titels sind durch den Vertrag nur mittelbar alterirt worden; direct berührt aber werden die Einnahmen unter d. (Dividende à 10 Procent pro 1866 von den weiter in Besitz des Staates befindlichen und dem letzteren als Entschädigung für die Aufhebung der Amortisation

des Stamm-Actien-Capitals gewährten Stamm-Actien im Betrage von noch 5,054,400 Thlr.: 505,440 Thlr.). Wie können wir uns nun diesem thatsächlichen Zustande gegenüber verhalten? Es würde in der Befugnis des Hauses liegen, diese Einnahmen abzusehen; das würde aber nicht praktisch sein, namentlich auch aus dem Grunde, weil wir die Regierung dadurch zwingen, die Einnahmen so lange ganz unerhoben zu lassen, bis der Rechtsmangel des Vertrages beseitigt ist. Dagegen können wir allerdings die Einnahmen genehmigen, ohne unserem Rechte, die Verlegung des Vertrages zu verlangen, etwas zu vergeben.

Wenn ein thatsächlicher Zustand mit dem Rechte in Conflict geräth, sind drei Fälle möglich: entweder ich muß ihm entgegenreten und ihn abwehren, oder er ist der Art, daß ich nichts dazu thun kann, ihn abzuwenden; oder endlich, ich könnte dies zwar, verächtliche ihn aber in einer gewissen Weise, ohne dadurch meinem Rechte etwas zu vergeben. In dem letzteren Falle befinden wir uns hier. Durch das nicht rechtsgültige Vorgehen der Regierung sind gewisse fruchttragende Summen in die Staatskasse übergegangen. Es handelt sich für uns darum, ob wir diese genehmigen wollen. Wir können das thun, unbeschadet unseres Rechtes. Um aber kein Präjudiz zu schaffen, um der Staatsregierung keine Gelegenheit zu geben, sich etwa später auf diesen Vertrag als ein Präcedenz zu berufen, schien es mir bedenklich, diese Festsetzung der Einnahme stillschweigend zu vollziehen, zumal man schon aus der Creditbewilligung dieses Jahres eine damit zugleich ausgesprochene Genehmigung des Vertrages deducirt hat. Der Vertrag bedarf aber vermöge seiner staatsrechtlichen und finanziellen Natur der ausdrücklichen Genehmigung der Landesvertretung, und es auszusprechen, daß wir nach wie vor auf diesem unferm Rechte beharren, ist der Zweck meines Antrages.

Der Finanzminister hat gesagt, daß er nur des Conflictes wegen Anstand genommen, den Vertrag dem Hause vorzulegen; er hat sogar ausdrücklich das Versprechen gegeben, in Zukunft derartige Verträge der Landesvertretung zur Beschlußfassung unterbreiten zu wollen. Dennoch weigert er sich, in diesem Falle unseren Beschläüssen nachzukommen, um für die Zukunft gewisse Waffen in Händen zu behalten. Und es giebt nichts Gefährlicheres als dies stete Vertheilung von Waffen, mit denen man die Landesvertretung schlagen kann. Gerade im Interesse der Regierung liegt es, diese Waffen weit von sich weg zu schleudern, wenn sie ein aufrichtiges Zusammengehen wünscht. Es wird uns fortwährend vorgeworfen, wir drängten wieder zurück zum Conflict. Das sind leere Behauptungen. Gerade dies „Hand am Giebel halten“ auf Seiten der Regierung, indem man zwar zugiebt, daß das und das eigentlich Recht ist, sich aber doch eine gewisse Reserve offen hält, um unabhängig von der Landesvertretung handeln zu können, drängt weit mehr auf den Conflict hin. Dem gegenüber glaube ich nichts Anderes thun zu können, als, wie es in meinem Antrage geschehen ist, den Rechtsstandpunkt auszusprechen und diese Verwahrung zu wiederholen, bis die Regierung den Vertrag vorgelegt hat.

Der Antrag wird darauf ohne weitere Discussion angenommen. Dagegen stimmen die Conservativen und die Liberalen mit Ausnahme der Abg. Simon, v. Binde (Olbendorf) und Graf Scherwin.

Abg. Dr. Hammacher ist der Ansicht, daß die Einnahmen des Staates der Köln-Mindener Eisenbahn zu hoch angelegt seien. Die Ergebnisse von 1865 könnten nicht maßgebend sein, da bereits nach Ausweis des „Staats-Anzeigers“ Ende October d. J. eine erhebliche Mindereinnahme eingetreten und somit schon in diesem Jahre eine Mindereinnahme im Ganzen gegen 1865 zu erwarten sei. Die Ursachen aber derselben, nämlich die große Herabsetzung des Tarifs im Interesse der Concurrenz mit anderen Linien, würden auch im Jahre 1867 fortwirken, und wären deshalb die Sätze im Etat vollständig illusorisch.

Reg.-Commissar v. d. Rede bestätigt, daß diese Linie zum ersten Male in diesem Jahre Mindereinnahmen gehabt. Das Fortdauern derselben sei wohl möglich, doch ließe sich die ganze Sache noch nicht übersehen.

Zu Zit. 4 (Bergisch-Märkische Eisenbahn) fragt der Abg. Dr. Hammacher, aus welchem Rechtsgrunde die Staatsregierung sich für befugt erachtet, die im Besitze des Staates befindlichen Stammactien der Bergisch-Märkischen auf 1,000,000 Thlr. dieser Gesellschaft gegen Rückzahlung des Nennwerthes zurückzugeben, während zu jener Zeit der Börsencours circa 121 gewesen ist.

Reg.-Commissar v. d. Rede: Die Regierung hatte sich an dieser Eisenbahn mit 1 Million theilhaftig; die Gesellschaft hatte sich jedoch das Recht vorbehalten, die Actien gegen Zahlung des Papierwerthes wieder einzulösen.

Abg. Dr. Hammacher: Nach § 26 der Concessions-Urtheile ist der Gesellschaft allerdings das Recht vorbehalten, 10 Jahre nach Eröffnung der Bahn Beschluß zu fassen, ob dem Staate das Capital zurückzuerstatten sei. Diese Abmilderung darf aber nur nach Ablauf des 15. oder des 30. Jahres stattfinden. Das 15. Jahr lief im Jahre 1861 oder 1862 ab. Es ist also die Rückzahlung von der Regierung zum Nachtheil des Staates zu einer Zeit gestattet worden, wo die Regierung zur Gewährung dieses Rechtes nicht verpflichtet war.

Reg.-Commissar v. d. Rede: Es war allerdings in jenem Zeitpunkte die zweite Periode noch nicht ganz abgelaufen; die Regierung hat sich aber doch dazu veranlaßt gesehen, weil das Geld damals außerordentlich theuer war.

Die Einnahmen dieses Staates sind damit erleichtert. — Man kommt zu den fortwährenden Ausgaben. Zu Titel 1 derselben (Besoldungen) hebt der Abg. Dr. Birchow die große Differenz hervor der Besoldungsverhältnisse zwischen den Eisenbahn-Secretären und den Betriebs-Secretären, während die Anforderungen an die ersteren nicht wesentlich größer seien.

Reg.-Commissar Heise: Die Betriebs-Secretäre avanciren zu Eisenbahn-Secretären, wenn sie sich bewähren. Ueberdies erfordert die Thätigkeit der letzteren größere Kenntnisse.

Cap. 1—3 werden ohne weitere Discussion angenommen. Zu Cap. 22, Zit. 1 (Westfälische Eisenbahn, Besoldungen) nimmt das Wort der

Abg. Berger (Solingen): Ich mache aufmerksam auf die Stellung der Bahnwärter, Weichensteller und Bremser, d. h. die untersten Stufen der Eisenbahn-Beamten. Die Verbesserung der Gehälter ist nicht das Einzige, was wir für dieselben reclamiren müssen; auch ihre Arbeitslast und ihre Arbeitszeit muß entsprechend herabgesetzt werden. Die vielen Unglücksfälle auf den Eisenbahnen, die wir in den letzten Jahren in den verschiedenen Provinzen erlebt haben, haben hauptsächlich gerade in Nachlässigkeit dieser Beamten ihren Grund und fast bei allen in diesen Fällen eingeleiteten gerichtlichen Untersuchungen concentrirten sie ihre Vertheidigung darauf, daß ihre Arbeitszeit zu groß wäre. Ich weise nun Beweise dessen nur auf den großen Unglücksfall hin, der im Juni vorigen Jahres in Magdeburg sich ereignete. So fand auch in meiner Heimath, in der Station Hagen, der dortige Bahnarzt Dr. med. Heyn, daß dort diese Beamten täglich 18—20 Stunden Dienst leisten mußten, daß sie also täglich nur vier Stunden zum Schlafen hatten. Er wandte sich darauf an die königl. Eisenbahn-Direction um Abhilfe, aber trotzdem dies von ihm in amtlicher Eigenschaft geschah, wurde ihm keine Antwort ertheilt. Nach wie vor dauerten 1864 und in den ersten 3 Quartalen des Jahres 1865 diese Uebelstände fort. Am 27. October 1865 wendete er sich daher direct an den Herrn Handelsminister und trug ihm seine Beschwerden vor, indem er zugleich darauf recurrirte, daß in Hagen in jüngster Zeit 4 Bahnbeamte aus dergleichen Ursachen getödtet worden seien.

Während die Bahndirection ihn fünf Vierteljahre ohne Bescheid gelassen, ertheilte, was ich dankbar anerkenne, der Handelsminister sofort binnen 4 Tagen die gewünschte Antwort, versprach gründliche Untersuchung der Sache und Abhilfe der Uebelstände. Am 23. November erhielt der Dr. Heyn eine zweite Verfügung zugleich mit der Nachricht, daß die Abhilfe nunmehr getroffen sei. Er begiebt sich sofort wieder auf den Bahnhof und fragt die beiden Weichensteller, die er dort antrifft, wie lange sie im Dienst wären. Er erhält — es war gerade 9 Uhr Abends — die Antwort, daß sie vom vergangenen Tage 7 Uhr Morgens an ununterbrochen beschäftigt gewesen sind; sie hatten also fast 40 Stunden hintereinander keinen Schlaf genossen. Der Bahnarzt brachte nun dies nicht seiner Correspondenz zur öffentlichen Kenntniß, und nun erst traf die Direction die Anordnung, daß die Beamten täglich nur 12 Stunden Dienst haben sollten. Insofern ist also in diesem speciellen Falle eine Abhilfe getroffen; im Ganzen aber wird die Arbeitslast dieser Beamten noch immer zu sehr in Anspruch genommen. Dazu kommt, daß in den östlichen Provinzen für die Bahnwärter keine besonderen Wohnungen da sind, daß die Dienstcontracte sämmtlicher dieser Beamten viel zu kurz gefaßt sind, daß dieselben gegen das gegen sie in Anwendung kommende Disciplinarverfahren keine Recurs-Instanz haben. Alles dies bedarf einer gründlichen Remedur.

Zu Cap. 23 (Saarbrücker Eisenbahn) nimmt das Wort Abgeordneter Dr.

Beder: Die Saarbrücker Eisenbahn hat zwar eine von Jahr zu Jahr wachsende Einnahme, indessen gehört sie doch zu denjenigen, die nicht einmal nach dem Mittelmaß rentiren. Die Ursache dessen liegt darin, dass der Bau der Saarbrücker Eisenbahn, zu dem die rheinische Eisenbahngesellschaft verpflichtet ist, noch immer nicht in Angriff genommen ist, und dass die Regierung von ihrem Zwangsrechte bisher keinen Gebrauch gemacht hat. Ich will Niemandem einen Vorwurf machen, sondern wünsche nur, dass die Regierung einschreite, sobald sie sieht, dass die rheinische Eisenbahngesellschaft statt diesem Bau anderen Projecten sich zuwenden.

Zu Cap. 24 (Privat-Eisenbahnen), bei denen der Staat theilhaftig ist, bemerkt der Abg. Schmidt (Randow), dass die Regierung mit der Direction der Stettiner Eisenbahn einen Vertrag geschlossen, betreffs Fortsetzung der hinterpommerschen Bahn über Stolp nach Danzig, und fragt an, wann dieser Vertrag dem Hause zur Berathung zugehen wird.

Reg.-Comm. v. d. Rode erwidert, dass noch in dieser Session die Vorlage eingebracht werden wird.

Sämmtliche Positionen dieses Etats, sowie des Extraordinariums werden darauf ohne Debatte genehmigt.

Finanzminister v. d. Heydt: Ich habe schon bei früheren Veranlassungen dem Hause mitgeteilt, die Einnahme, dass die Regierung beabsichtigt, in der gegenwärtigen Session eine Vorlage wegen Aufhebung des Salzmonopols zu machen. Sie hat sich mit den Regierungen des Zollvereins in Verbindung gesetzt und diesen spezielle Vorschläge gemacht. Es war nun ihre Pflicht, einen detaillirten Gesetzentwurf vorzulegen, dazu ist sie aber zu meinem Bedauern heute nicht in der Lage, weil die Zustimmung der betreffenden Regierungen noch nicht erfolgt ist. Leider fehlt namentlich die Zustimmung der süddeutschen Regierungen. Die Regierung hatte erwartet, dass, nachdem die Zollvereinsverträge, vorbehaltlich einer Kündigung, wieder in Kraft getreten sind, von dort her nicht wieder jedesmal ein Widerspruch entgegengekehrt werden würde, wenn es sich um zeitgemäße Reformen des Zollvereins handelt. Die Regierung giebt sich der Hoffnung hin, dass die noch bis jetzt fehlende Zustimmung erfolgen wird. Sie möchte aber auch schon die gegenwärtige Session des Landtages dazu benutzen, um ihrerseits ermächtigt zu sein, mit der Aufhebung des Salzmonopols auch dann vorzugehen, wenn, was bedauert werden müsste, die Zustimmung der süddeutschen Regierungen nicht erfolgte. Es wird daher nur übrig bleiben, dem entsprechend eine Ermächtigung der beiden Häuser des Landtages nachzusuchen.

Ich habe auf Grund Allerhöchster Ermächtigung in Verbindung mit dem Herrn Handelsminister demnächst dem Hause folgenden Gesetzentwurf vorzulegen: § 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt, das zur Zeit bestehende Recht des Staates, den Großhandel mit Salz allein zu betreiben (das Staats-Salz-Monopol), aufzuheben, dagegen das zum inländischen Verbrauche bestimmte Salz einer, soweit solches im Inlande gewonnen wird, von den Producenten, soweit solches aus dem Auslande eingeführt wird, von den Einbringern zu entrichtenden Abgabe von 2 Thlr. für den Centner zu unterwerfen, vorbehaltlich der abgabefreien Verabfolgung des zum Ausgange oder zu Unterhaltungen bei Landes-Calamitäten bestimmten Salzes und der Erhebung nur einer Control-Abgabe von höchstens 2 Sgr. für den Centner von demjenigen Salze, welches nach Maßgabe und unter Beachtung der vom Finanzminister zu verordnenden Bestimmungen zu gewerblichen und landwirtschaftlichen Zwecken bestimmt ist. § 2. Der Zeitpunkt, mit welchem unter Aufhebung des Monopols die Erhebung der Abgabe beginnt, ist durch königliche Verordnung festzusetzen. Dabei ist bis auf weitere gesetzliche Regelung in Betreff der zum Zwecke dieser Abgabe erforderlichen Bestimmungen Anordnung zu treffen, beziehungsweise mit dem Erlasse derselben, soweit solche die Kontrolle betreffen, den Finanzminister zu beauftragen. § 3. Der Finanzminister wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt. — (Der Gesetzentwurf wird den Commissionen für Finanzen und Handel überwiesen.)

Der Herr Finanzminister bringt ferner in Gemeinschaft mit den Ministern des Handels und der Justiz einen Gesetzentwurf ein, betreffend die den gemeinnützigen Actien-Vereinigungen zu bewilligende Stempel- und Portofreiheit. Diese Ausnahme ist bisher bestehenden Gesellschaften theils durch königliche Ordre, theils durch Gesetz bewilligt. Die Regierung will, dass es durch Gesetz geordnet werde, künftig ähnlichen Gesellschaften, so weit sie als gemeinnützige angesehen werden, dieselbe Ausnahme zu bewilligen. (Wird der Finanz-Commission überwiesen.)

Der Herr Finanzminister legt endlich in Gemeinschaft mit dem Handelsminister einen dritten Gesetzentwurf betreffend die Abgabe von allen nicht im Besitze des Staates oder inländischer Eisenbahn-Actiengesellschaften befindlichen Eisenbahnen, vor, der bereits in früheren Sessionen vorgelegen hat, aber nicht erledigt wurde. (Wird den Commissionen für Handel und Finanzen überwiesen.)

(Vizepräsident Stabenhausen übernimmt den Vorsitz.)

Es folgt der Etat der Domänen-Verwaltung, der ohne Debatte genehmigt wird. Die Einnahmen betragen 5,598,270 Thlr., und zwar: grundrentliche Gebungen und Gebungen von veräußerten Domänen-Objecten 591,138 Thlr.; Domänen-Amortisations-Renten 2,013,291 Thlr.; Ertrag von Domänen-Grundstücken, Capitalien und dem Bernstein-Regal 2,957,200 Thlr.; Festsetzungen 32,913 Thlr.; sonstige vermischte Einnahmen 3728 Thlr.; die Ausgaben betragen im Ordinarium 765,620 Thlr., im Extra-Ordinarium 25,000 Thlr.; zusammen also 790,620 Thlr.

Es folgt der Etat der Forst-Verwaltung. Die Einnahme beträgt 9,358,000 Thlr., und zwar für Holz 8,300,000 Thlr., aus der Jagd 48,000 Thlr., von der Forstlehenrent 1870 Thlr. u. s. w. — Die dauernden Ausgaben sind angesetzt mit 3,910,000 Thlr., darunter befinden sich für Besoldungen 1,242,138 Thlr., Pensionen und Unterhaltungen für Wittiven und Waisen ausübender Forstbeamten 28,000 Thlr., für Forstrenten und Forst-einrichtungen 398,000 Thlr., für Forstlehenrenten 11,500 Thlr.; die außer-ordentlichen Ausgaben betragen 597,000 Thlr.

Regier.-Comm. v. Hagen: Die Einnahmen für Holz, obgleich dieselben in den letzten Jahren immer zugenommen haben, sind doch nur nach der Fraction der letzten drei Jahre angesetzt, da die Erfahrung nach dem italienischen Kriege gezeigt hat, dass die Nachfrage nach Holz nach Kriegen weniger lebhaft ist. Die Verwaltung läßt es sich eilig anlegen sein, die Erträge der Forsten zu erhöhen und Zustand und Produktionsfähigkeit derselben zu verbessern. Sie betrachtet die Forsten als ein der Nation gebrühres Fideicommiss, dessen Benutzung man über den Fruchtertrag hinaus nicht ausdehnen darf. Wie lassen uns deshalb nicht verleiten durch die neue Theorie, die den Wald lediglich zu speculativen Geschäften benutzen will, und zur Verübung der Herren, welche aus einer Steigerung der Einnahmen eine solche Veräußerung ableiten, will ich nur anführen, dass diese Einnahmehemmnisse aber nur aus der Steigerung der Produktionsfähigkeit ist entspringt.

Abg. Schmidt (Randow) hält es für wünschenswerth, dass im Interesse des Forstschutzes das Schuttschaden-Personal vermehrt werde; außerdem ersuchen ihm die für Forstrenten ausgesetzten Ausgaben zu gering bemessen.

Abg. Michaelis wünscht, dass die Staatsregierung der Production von Loh eine größere Aufmerksamkeit zuwenden möge, und tritt damit die Erbschaft des früheren Abgeordneten Kerst an. Der Regier.-Comm. v. Hagen erwidert, dass die Regierung dies, soweit wie thunlich, immer gethan habe; auch bei dem Unterrichte auf der Forst-Akademie werde stets darauf hingewiesen.

Abg. Ziegler erkennt die Leistungen der Verwaltung für Eichen-Schäl-Waldbau als Mann von Fach an und empfiehlt die Ausrottung der Eber.

Abg. v. Bunsen: Die Staatsregierung möge die Communalbehörden auf die Möglichkeit der Anlage von Schälwäldern hinweisen.

Die Einnahmen werden genehmigt; zu den Ausgaben hat

Abg. Schmidt (Randow) den Antrag gestellt: „Das Abgeordnetenhaus möge die Erwartung aussprechen, dass die Staatsregierung für die Aus-gleichung der Verhältnisse der einzelnen Oberförster- und Forstrenten mehr als bisher durch angemessene Stellenzulagen sorgen, auch die Dienstauswands-Entschädigung der Oberförster dem Bedürfnisse entsprechender reguliren werde.“

Reg.-Comm. v. Hagen: Die Staatsregierung wird im nächsten Etat den Schmidt'schen Antrag in Berücksichtigung ziehen.

Abg. Pascher gegen den Schmidt'schen Antrag, da er es nicht für wünschenswerth hält, wenn die Noth nicht ganz bringen ist, so viele Ausgaben-Erhö-hungen zu beschließen; dies führe von allen richtigen Grundrissen der Budget-berathung ab.

Abg. Schmidt (Randow): Die Forstbeamten seien im Vergleich zu anderen Beamten sehr schlecht gestellt. Abg. Pascher habe übrigens für ähnliche An-träge selbst schon gestimmt.

Abg. Pascher: Ich habe gegen die meisten derartigen Anträge gestimmt und werde es auch bei der Schlussberatung thun.

Abg. Reichenheim: Auch ich bin der Ansicht, dass wir von derartigen Anträgen Abstand nehmen müssen; denn wenn die Regierung alle bisher schon ausgesprochenen Wünsche für Gehaltserhöhungen u. s. w. berücksichtigen wollte, würde eine Mehr-Ausgabe von sieben Millionen Thalern im nächsten Budget herauskommen.

Der ganze Etat wird ohne Widerspruch genehmigt; ebenso der für die Ab-Abbildung von Domänen, Gefällen u. s. w.

Es folgt der Etat der Verwaltung der directen Steuern für 1867. Derselbe weist nach an Einnahmen 87,795,235 Thlr. (776,035 Thlr. mehr),

nämlich die Eingangs- und Ausgangs-Abgabe 11,210,000 Thlr. (280,000 Thlr. mehr), Uebergangs-Abgabe von Tabakfabrikaten und Tabakfabrikaten 79,000 Thlr. (7000 Thlr. mehr), Rübenzuckersteuer 5,350,000 Thlr. (450,000 Thlr. mehr), Niederlage-Raben u. s. w. Gelder 52,000 Thlr. (die Schiffahrts-Ab-gabe von 140,000 Thlr. vom Jahre 1866 fällt für 1867 gänzlich aus), Branntweinsteuer und Uebergangs-Abgabe von Branntwein 7,480,000 Thaler (145,000 Thlr. mehr), Braumalzsteuer und Uebergangs-Abgabe von Bier 1,830,000 Thlr. (160,000 Thlr. mehr), Steuer vom inländischen Tabakbau 102,300 Thlr., Wabststeuer 1,570,000 Thlr. (79,000 Thlr. mehr), Schlachtsteuer 1,946,000 Thlr. (175,000 Thlr. mehr), Stempelsteuer 5,530,000 Thlr. (220,000 Thlr. mehr), Schaafseggelder 1,317,000 Thaler, Brück-, Fahr-, Hafengelder, Strom- und Canalgebühren 800,000 Thlr.; Straf-gelder aus Processen wegen Umgebung des Kolles und anderer indirecten Ausgaben 58,000 Thlr., verschiedene Einnahmen 470,935 Thlr. — Die Aus-gaben betragen 4,493,235 Thlr., so dass ein Ueberschuss von 33,302,000 Thaler (775,600 Thlr. mehr) bleibt.

Der Reg.-Comm. v. Hagen berichtet darauf, diesen Etat in gewohnter Weise zu erläutern.

Abg. Michaelis ist erstaunt über diese Unterlassung und fährt dann fort: Die Einnahmen aus den indirecten Steuern, wenn sie von selbst steigen, be-weisen nicht steigenden Steuerdruck, sondern steigenden Verbrauch und wach-senden Wohlstand. Die indirecten Steuern konnten um 776,000 Thlr. höher veranschlagt werden, also um 2 Procent, obwohl die Schiffahrts-Abgaben wegfallen und die Ein- und Ausgangs-Abgaben in Folge der Tarifverfah-rungen herabgesetzt werden mussten. Zugleich ist aber klar, dass die Zunahme der directen Steuern nicht bloß von steigendem Wohlstand, sondern auch von steigendem Steuerdrucke Zeugnis giebt, namentlich bei den eingeschätzten Steuern. Wenn die Bevölkerung durch ihre Mehr-Consumtion dem Staate mehr entgegnet, als der Procentfuß ihrer eigenen Zunahme ausmachen würde, so muß eine Verminderung der Steuerlast bei den Steuern eintreten, welche die Bevölkerung nicht freiwillig, sondern eventuell durch den Erreuter gezwungen dem Staate darbringt. So komme ich wiederum auf den Wunsch der Contingentierung der directen Abgaben zurück.

Der Finanzminister hat es in seiner Hand, den Ertrag der indirecten Steuern durch Reformen zu steigern. Wenn ihre Erträge wachsen, so hängt dies zusammen mit den Steuer-Erhöherungen auf diesem Gebiete in den letzten Jahren. Und ebenso werden durch dasselbe Mittel die Erträge anderer Abgaben rasch wachsen: denn es besteht ein Gesetz, dass die Consumtion, wenn sie auf irgend einem Punkte mobiler wird, auch in allen andern Verzie-hungen sich ausdehnt; dass der Verkehr, wenn er irgendwo erleichtert wird, überall anderwärts auch steigt und dass der Umfang dieser Steigerung immer größer ist als der Umfang der Erleichterung. Eine solche Erleichterung ist bei der Zucker-Abgabe an der Zeit, denn mit einer Consumtion von 10 Pfund pro Kopf sind wir hinter anderen Culturvölkern zurück und unsere Production beweist eine wahrhaft wunderbare Expansivkraft, da sie bei einer Bonification, welche die Steuer nicht deducen soll, dennoch exportirt. Wir besteuern ferner bei den Rüben das Rohproduct, können also die Steuer, welche der Zucker selbst trägt, nicht genau berechnen, es werden nur die zuderreichsten Rüben zur Production benutzt und die Production wird durch Ausnutzung des Roh-stoffs theurer.

Es muß daher die Steuer vom Fabrikat erhoben werden, und nur in die-sem Falle würde eine wirkliche Vergütung der gezahlten Steuer beim Ex-port eintreten. Dieselbe Reform ist auch bei der Spiritusbesteuerung ange-regt worden, obwohl sie schwieriger ist durch die Decentralisation des Betrie-bes. Die Besteuerung der Mälche hat zur Folge, dass Erzeugnisse, die wenig spiritushaltig sind, nicht eingemaischt werden, wohl aber Erzeugnisse, die zur Mälche von Mehl und Vieh besser geeignet sind. Für den Finanzminister muß es ein Gebrauh sein, durch Reformen die directen Steuern zu erleichtern und seine Hauptaufgabe, in dem Princip der Contingentierung nicht ein Prin-cip der Feindseligkeit zwischen Landesvertretung und Regierung zu erblicken, sondern ein Princip, welches der Finanzverwaltung den Stimulus und die Möglichkeit giebt, sich dem Lande wahrhaft wohlthätig zu erweisen. (Lebhafter Beifall.)

Reg.-Comm. v. Hagen: Der Spiritus wird nach dem Productions-Material besteuert und hat die Regierung trotz öfterer Erwägung noch nicht zu Aenderungen gelangen können, weil anderwärts darin zu able Erfragun-gen vorliegen; namentlich aber ist der jetzige Zeitpunkt nicht geeignet. Die Zuderproduction liefert dem Staate jetzt 11 1/2 Millionen Einnahmen; durch Aenderungen könnte ein erheblicher Ausfall entstehen, und es ist daher große Vorsicht nöthig. Die Regierung wird jedoch diese Wünsche in Erwä-gung ziehen.

Abg. v. Schellha: In Bezug auf die Spiritussteuer weise ich auf das Schicksal hin, welches die Aenderung der Mälchesteuer auf die Fabrikatsteuer in Oesterreich gehabt hat. Dort sind große Rückschläge eingetreten. Ueberall aber wo bis jetzt Mälchesteuer ist, ist die Spiritusfabrikation am blühendsten und im Interesse der Landwirthe bitte ich sie auszuscheiden. Verschoren muß ich mich aber über den Grund der jetzigen Controlle, die eo ipso jeden Spiritusfabrikanten für einen Betrüger hält, der auf Strengheit zu beweichen ist, während doch ein größerer Grundbesitzer trotz strenger Instruction des Brenners das oft gar nicht verdrüßlich kann. Wenn die ganze Gesetzgebung klar und sachlich zusammengestellt würde, könnte man dem Brenner wenig-stens genau sagen, was Recht, was Unrecht ist. Um diese Aenderung bitte ich den Herrn Minister im Namen meiner mitleidenden Spiritusfabrikanten. (Heftiger Beifall.)

Reg.-Comm. v. Hagen: Der Staat muß sich doch an den Inhaber der Brennerie halten. Die Controlle wird jetzt mit aller Rücksicht geübt. Auch scheint das Gesetz von 1860 ausreichend.

Abg. v. Hennig: Wenn das Gesetz auch milde gehandhabt wird, ist doch der jetzige Zustand unerträglich. Man kann sich doch nur an den schuldigen halten und nicht Criminal- und Civiljustiz vermissen, dass Jeder seine Un-schuld erst beweisen muß. Ich bedaure, dass sich das Landesökonomie-Colle-gium gegen diese Aenderung erklärt hat, da eine ausreichende Controlle doch wohl nöthig ist.

Finanzminister v. d. Heydt: Es scheint mir nicht unbillig, dass die Eigen-thümer, welche von diesen Defraudationen doch Nutzen haben, während sie sie oft leicht verdrüßlich können, auch die Verantwortlichkeit tragen. Die Regierung wird aber diese Reform im Auge behalten.

Abg. Michaelis: Es kommt ja nicht darauf an, den Besitzer ununter-möthlich zu machen, sondern nicht zu präsumiren, dass er schuldig ist. Die Spiritusfabrikation blüht nicht da, wo die Mälchesteuer besteht, sondern um-gekehrt blüht diese, wo die Brennerie in Verbindung mit der Landwirtschaft eine große Rolle spielt. Aenderungen werden da namentlich durch die große Decentralisation erschwert.

Abg. Dr. Michaelis: Der Staat darf eine solche Fabrikation nicht beson-ders befördern, welche notorisch die moralische Kraft des Volkes zu Grunde richtet.

Finanzminister v. d. Heydt: Ich kann dieser moralischen Anschauung nur beitreten, kann aber die Consequenzen nicht verstehen. Vorredner scheint darin eine Vergünstigung der Spiritusfabrikation zu erblicken, dass sie besonders befreit wird. Ist er der Meinung, dass man dieses Einkommen erhöhe, so wird die Verwaltung im Princip nichts dagegen haben; darin liegt doch aber keine Vergünstigung, sondern gerade die hervorzuhebende moralische Seite.

Abg. v. Bethusy-Huc: Der Abgeordnete für Allenstein hätte ebensogut eine Philippica gegen das Feuer loslassen können, da es auch schlecht ange-wendet werden kann. Die Moralität muß den Sittenlehrern überlassen wer-den. Dem Hrn. Minister bemerke ich, dass ich die Sicherheit meiner Ehre und Reputation nicht der milden Rücksicht, sondern dem festen Gesetz verban-den will. Wenn die Brenner wissen, dass sie allein verantwortlich sind, wer-den sie sich mehr hüten. Aber jetzt halte ich den Zeitpunkt für diese Reform nicht für geeignet.

Abg. Dr. Michaelis (persönlich): Wenn ich eine Philippica gehalten, so hat der Vorredner als Cicero pro domo gesprochen. (Heftiger Beifall.)

Abg. v. Schellha: Ich sprach nur von dem, was ich verhehle. (Schluß folgt.)

Telegraphische Depeschen und Nachrichten.

Berlin, 13. Dez. Abgeordnetenhaus. Abendsitzung. Fortsetzung der Debatte über die Stempelsteuer. Michaelis und Dunder sind entschieden gegen die Zeitungstempelsteuer. Der Regier.-Comm. v. Hagen verteidigt den Standpunkt der Regierung aus Finanz-rücksichten. Bei der Abstimmung wird der Antrag Rohden's, den Quittungstempel bei Besoldungen bis 1000 Thaler auf-zuheben, angenommen, desgleichen der Antrag Berger's wegen der Aufhebung der Stempelsteuer vom 1. Januar 1868 ab. Die Ein-nahmeposition wird bewilligt, ebenso die Ausgaben. Der Antrag Ham-macher's auf Aufhebung der Lippe- und Ruhrzölle wird abgelehnt. Die Einnahmen und Ausgaben aus dem Salzmonopol werden discussionlos genehmigt. Der Antrag Buttke's auf Aufhebung der Lotterie wird abgelehnt. Der Finanzminister bemerkt auf die Anfrage Pascher's, eine

Bestimmung über die Einführung der Lotterie in die neuen Landes-theile sei nicht getroffen. Die Stats der Lotterieverwaltung werden ge-nehmigt, desgleichen des Seehandlungsinstitutes, der Bank, Münze, Staatsdruckerei. Schluß 9 1/2 Uhr. Morgen ist Sitzung. (Wolff's L. B.)

Berlin, 13. Dez. Die Stadtverordneten wählen zu unbesoldeten Stadträthen: Ober-Regierungsrath Rathen, die Abgeordneten Reichen-heim, v. Hennig, Consul Müller, Ober-Finanzrath Wilkens, Stadtver-ordnete Volkart und Deibel. Der anwesende Stadtverordnete Ebbinow hielt eine Rechtfertigungsrede, wobei die Verammlung beschlußfähig wurde. (Wolff's L. B.)

Wien, 13. Dezbr. In der heutigen Conferenz der Partei Dea's wurde constatirt, dass Niemand zu dem Adressentwurf ein Amendement stellen wolle; derselbe wird somit wahrscheinlich ohne Debatte angenom-men werden.

Paris, 13. Dez. Die „Patrie“ schreibt: Heute fand in Com-plegne ein Ministerrath statt, dem der Kaiser beizuhöte. Die Reise der Kaiserin nach Rom wird damit in Verbindung gebracht. (Wolff's L. B.)

Berlin, 14. Dezbr. Die „Oen. Stg.“ meldet: Die hannover-schen Generale v. Armentrüb, v. Knefseck und die Obersten Geyse und Cordemann, sowie der Hauptmann Krause waren vorgestern bei dem Kriegsminister und werden dem Vernehmen nach auch vom Könige und den Prinzen empfangen werden. (Wolff's L. B.)

Florenz, 13. Dezbr. Gestern lief eine zweite amerikanische Fre-gatte in Civita-Vecchia ein. Römische Briefe bestätigen die Vertheilung eines Bandes mit Documenten über die religiöse Verfolgung der Polen an die Cardinale und an das diplomatische Corps. Das Verhör Versano's ist beendet. (Wolff's L. B.)

Berliner Börse vom 13. Dezember 1866.

Fonds- und Geld-Course.		Eisenbahn-Stamm-Actien.	
Freiw. Staats-Anl. 1866/67	103 1/2	Dividende pro 1864	1865
Staats-Anl. von 1855	103 1/2	Aachen-Masch.	103 1/2
Staats-Anl. von 1850	103 1/2	Amsterd.-Rottd.	103 1/2
Staats-Anl. von 1845	103 1/2	Berg.-Märkische	103 1/2
Staats-Anl. von 1840	103 1/2	Berlin-Anhalt.	103 1/2
Staats-Anl. von 1835	103 1/2	Berlin-Görlitz.	103 1/2
Staats-Anl. von 1830	103 1/2	Berlin-Stettin.	103 1/2
Staats-Anl. von 1825	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1820	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1815	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1810	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1805	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1800	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1795	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1790	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1785	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1780	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1775	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1770	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1765	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1760	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1755	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1750	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1745	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1740	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1735	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1730	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1725	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1720	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1715	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1710	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1705	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1700	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1695	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1690	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1685	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1680	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1675	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1670	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1665	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1660	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1655	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1650	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1645	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1640	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1635	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1630	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1625	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1620	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1615	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1610	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1605	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1600	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1595	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1590	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1585	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1580	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1575	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1570	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1565	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1560	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1555	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1550	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1545	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1540	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1535	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1530	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1525	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1520	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1515	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1510	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1505	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1500	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1495	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1490	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1485	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1480	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1475	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1470	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1465	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1460	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1455	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1450	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1445	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1440	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1435	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1430	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1425	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1420	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1415	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1410	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1405	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1400	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1395	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1390	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1385	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1380	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1375	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1370	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1365	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1360	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1355	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1350	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1345	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1340	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1335	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1330	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1325	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1320	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1315	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1310	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1305	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1300	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1295	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1290	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1285	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1280	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1275	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1270	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1265	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1260	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1255	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1250	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1245	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1240	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1235	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1230	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1225	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1220	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1215	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1210	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1205	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1200	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1195	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1190	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1185	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1180	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1175	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1170	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1165	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1160	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1155	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1150	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1145	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1140	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1135	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1130	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1125	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1120	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1115	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1110	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1105	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1100	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1095	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1090	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1085	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1080	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1075	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1070	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1065	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1060	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1055	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1050	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1045	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1040	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1035	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1030	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1025	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1020	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1015	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1010	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1005	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 1000	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 995	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 990	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 985	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 980	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 975	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 970	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 965	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 960	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 955	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 950	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 945	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 940	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 935	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 930	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 925	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 920	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 915	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 910	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 905	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 900	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 895	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 890	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 885	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 880	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 875	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 870	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 865	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 860	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 855	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 850	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 845	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 840	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 835	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 830	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 825	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 820	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 815	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 810	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 805	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 800	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 795	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 790	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 785	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 780	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 775	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 770	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 765	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 760	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 755	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 750	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 745	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 740	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 735	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 730	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 725	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 720	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 715	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 710	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 705	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 700	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1/2
Staats-Anl. von 695	103 1/2	Berlin-Tor.	103 1