

Deutscher Reichstag.

37. Sitzung vom 8. Februar.

Präsident v. Caprivi eröffnet die Sitzung um 1 Uhr. Die dritte Beratung des Etats wird fortgesetzt. Die Reichstempel-Abgaben werden ohne Debatte bewilligt.

Bei dem Etat der Reichspostverwaltung 'Einnahme Ausgaben' beantragt. Abg. Dr. Lurie (nat.-lib.) zur Verfertigung eines neuen Dienstgebäudes in Mainz als erste Rate die Bewilligung von 70,000 M., welche in der zweiten Bezahlung getilgt werden.

Der Antrag wird mit großer Mehrheit angenommen. Bei den Einnahmen führt Staatssekretär v. Stephan aus: Ich habe eine Mitteilung von nicht unerheblicher Bedeutung zu machen. Es ist bekannt, daß bisher eine direkte Verbindung der beiden großen Staatseisenbahngesellschaften von Deutschland und Großbritannien nicht bestand, weil die dazwischen liegenden Städte sich in Betrieb deutscher und englischer Aktiengesellschaften befanden.

Der Etat wird genehmigt; ebenso der Etat der Reichsdruckerei, sowie der Reichsfinanzverwaltung. Beim Etat des Reichsministeriums des Innern. Abg. Strombeck (Centr.) die Regierung, in den Beschlüssen über die Erweiterung der Reichsbahn in einzelnen anzunehmen. Minister legt außerdem eine Berechnung der Beamten an.

Staatssekretär v. Bötticher erklärt sich bereit, den ersten Wunsch des Vordrängers zu erfüllen. Wenn die Beamten der Reichsdruckerei nicht besser, als vertrauensvoll an ihre Vorgesetzten zu werden, als die Abgeordneten damit zu überlassen.

Der Etat wird bewilligt. Der Rest des Reichshaushalts Etats wird ohne Debatte bewilligt, ebenso das Etats- und Anleihegesetz. Auch die in zweiter Lesung berathene Revision, betr. Erleichterung in der Erhebung der Tabaksteuer, wird angenommen.

Es folgt die erste Beratung des Entwurfs, betr. Gerichtsverfahren in Eisenbahnen. Abg. Johannsen (Däne) bittet, die Vorlage abzulehnen. Sie schließt das Recht der Nationalität ein, und diene nicht dazu, die Eingetragten in der Bevölkerung zu fälschen.

Abg. Dr. Hartmann (son.) tritt für die Vorlage ein. Damit schließt die Diskussion. Da eine Kommissionserstattung nicht beantragt ist, wird die zweite Lesung unmittelbar im Plenum erfolgen.

Es folgt die erste Beratung des Entwurfs, betr. die Abänderung der Militärstrafgerichtsordnung. Der Antrag bestimmt in seinem ersten Theil, daß die verurtheilten Offiziere der Militärstrafgerichtsbarkeit nicht unterworfen sein sollen und zwar soll dies rückwirkende Kraft haben, soweit noch nicht das militärgerichtliche Verfahren eingeleitet ist.

Der zweite Theil des Entwurfs, eine Resolution an die verbundenen Regierungen, zwecks Einbringung einer Militärstrafprozessordnung, mit der das Militärstrafverfahren in den Formen des öffentlichen Verfahrens umgeben wird, wird daher bereits berathen werden.

Abg. Richter (Dr.) die zur Erörterung stehende Frage hat das Haus schon im Jahre 1884 in einer Resolution beschlüsselt. Der Herr Kriegsminister hat darauf erklärt, daß, wenn ein berechtigter Antrag aus dem Hause gestellt würde, er nicht für unmöglich hielte, daß dieselben von Seiten der verbundenen Regierungen erfüllt werden könnten. Im vorigen Jahre hat der Herr Richter in demselben Sinne sich ausgesprochen. Er möchte, er könne nur dazu raten, daß von Seiten der verbundenen Regierungen ein solcher Antrag eingebracht würde, da vielleicht der Gehalt einer Ablehnung ausreichte wäre. Im übrigen hat der Herr Richter ausdrücklich anerkannt, daß es nur natürlich sei, wenn die mit Resolutionen versehenen Offiziere der Militärstrafgerichtsbarkeit unterworfen werden, wie die ohne Befehl entlassen. Nach der Militärstrafprozessordnung unterstehen der Militärstrafgerichtsbarkeit die mit Inhaberschaft entlassenen, die zur Disposition gestellten und mit Pension verabschiedeten Offiziere, nur die verabschiedeten Offiziere läßt das Gesetz aus. Gehört der mit Inhaberschaft entlassene Offizier habe ich trotz aller Erklärungen eine Auskunft nicht erhalten können, ob solche überhaupt noch vorhanden sind. Wenn sie nicht da sind, können sie ja auch ruhig in dem Gesetz bleiben.

Der vorliegende Entwurf läßt nun die verabschiedeten Offiziere aus, findet auf die zur Disposition gestellten jedoch seine Anwendung. Mit Inhaberschaft entlassene Offiziere können es nach meinen Erklärungen überhaupt nicht mehr zu geben, die können dann ja außer Betracht bleiben. Ich hoffe, daß das Haus den Entwurf möglichst einstimmig annehmen wird.

Abg. Dr. Hartmann (son.) (D.) in den Gesetzentwurf des Herrn Richter unter dem Ausdruck 'die verabschiedeten Offiziere' nicht die zur Disposition gestellten begriffen, sondern nur darunter die im § 7 der Militärstrafprozessordnung getrennt von den verabschiedeten, können auch vor dem Entwurfe unsere Zustimmung geben.

Abg. Dr. Meyer-Jeno: Materiell sind wir mit dem Entwurfe einverstanden; formell wünschen wir eine Aenderung darin, daß in dem Antrag neben den Bestimmungen der preussischen Militärstrafgerichtsordnung auch die der Weimarerstaaten und dänischen als aufgegeben zu betrachten sind.

Abg. Richter erklärt, daß er gegen die vom Abg. Meyer vorgeschlagene Aenderung nichts einzuwenden habe. Da ein Antrag auf formellere Beratung nicht gestellt ist, wird der Entwurf unmittelbar im Plenum zur zweiten Lesung kommen. Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Die Besetzung der nächsten Sitzung, sowie der Tagesordnung derselben wird dem Präsidenten anheimgelassen. Schluß 5 Uhr.

Preussischer Landtag.

(Bericht der Saale-Ztg.)

Abgeordnetenhaus.

12. Sitzung am 8. Febr. 11 Uhr.

Eingegangen ist die Denkschrift über die Aufbesserung des Anleihegesetzes für Westpreußen und Posen. Dieses ist der Antrag wegen Verlegung eines Jahres 1888, und der Antrag wegen Verlegung des Jahres 1889 zur Regelung des Beginns und des Endes der Schuldpflicht. Auf der Tagesordnung steht zunächst die erste Beratung der Eisenbahnbilliege.

Die Vorlage verlangt für Herstellung neuer Eisenbahnen und zur Veranschlagung von Betriebsmitteln 32,248,000 M. für Anlage neuer Eisenbahnen und 13,694,000 M. für Bauausführungen 50,942,000 M. und zur Veranschlagung von Betriebsmitteln für bereits bestehende Eisenbahnen 50 Millionen. Abg. Voelcker (Centr.): Die Vorlage bringt uns eine große Enttäuschung, denn für die Schindlerbahn werden 36 Mill. erfordert. Wir haben bereits 36 Mill. erhalten. Von den 36 Mill. geht der weitaus größte Betrag nach dem Osten, während Westfalen, Hannover und die übrigen westlichen Provinzen wenig oder nichts bekommen, obwohl die Billigkeitsberücksichtigung auch dieser Interessen gebietet hätte. Wir möchten uns vor allem eine Bahn Köln-Stadt, welche ursprünglich ja auch projektiert ist, aber nicht mehr geht, eine Linie Köln-Bonn, eine Linie Köln-Neuwied, eine Linie Köln-Siegbach, eine Linie Köln-Weidenburg für Hannover etc. mehr außer anderen eine Linie Köln-Siegbach-Neuwied für alle zu bauen.

Die inwärtigen festgestellten Nebenrente erzielt 15 Neben gegen 14 Neben für die Vorlage.

Abg. Dr. Gammacher (nl.): Ich beantrage die Verweisung der Vorlage an die Budgetkommission. Wenn wir auch mit den Eisenbahnen die Veranschlagung unserer Eisenbahnen machen, doch einzelne meiner Freunde die Meinung, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten ein Wort nicht gegen die schmalspurigen Eisenbahnen habe. Dasselbe halten wir für unangebracht, und ich möchte daher den Herrn Minister bitten, eine Stellung zu dieser Frage klar zu legen.

Die Vorlage zeigt eine Menge von Kreditforderungen, welche von der Regierung im Ordinarium gestellt sind. Ich möchte fragen, welche Grundzüge die Verwaltung dabei seien. Die Finanzmittel und wirtschaftliche Gründe würden es rechtfertigen, wenn ein erheblicher Theil der nach diesem Budgetgesetz vorgelegenen Ausgaben auf das Extraordinarium übernommen würde. Der obige Abschnitt der Eisenbahnen würde eine größere Belastung des Extraordinariums rechtfertigen, denn die Eisenbahn soll nicht eine Quelle für Staatsentnahmen sein, sondern vor allem wirtschaftlichen Interessen dienen, und wir würden unrecht handeln, wenn wir uns nur der großen Entlastungen freuen und nicht an eine rechte Deckung der Staatsfinanzen denken würden. Die Grundzüge aus den Mitteln, zu deren Anbringung man Staatsguthaben kontrahieren mußte, müssen auch zur Lösung der Staatsguthaben verwendet werden.

Die Leistungen der Verwaltung mit den gegebenen Mitteln sind zwar ansehnlicher, wenn auch das Budget lebhaft in der Achtung gehalten ist, doch ist die Bedienung der Eisenbahnen eintrübt. Für solche Fälle der Noth müßten Mittel vorgehalten werden, damit neue Lokomotiven und Wagen schnell angeschafft werden können.

Minister v. Maybach: Wenn nicht allen Interessen durch die Vorlage Rechnung getragen wird, so liegt das daran, daß die Verwaltung infolge der schmerzlichen Ereignisse des Jahres 1888 unter der größten Verengung des Budgets zu arbeiten genöthigt war, doch nicht alles vorbereitet werden konnte, was die Regierung selbst gemindert hätte. Ich hoffe, im nächsten Jahre auch für die übrigen Landesstellen neue Eisenbahnmittel vorzuschlagen zu können.

Da wir die Kreditforderungen im Ordinarium oder im Extraordinarium stellen, ist zunächst für Eisenbahnenübernahme durchs gleichgültig, in beiden Fällen werden die Summen dem Anlagetatplan zu.

Was den Vorjahren hervorgetretenen Wagenmangel betrifft, so liegt das Datum fest, daß der jetzige Zustand nicht genügt, wenn auch der Wagenmangel in der Presse vielfach übertrieben ist. Die Verwaltung hat einen solchen Mangel nicht übersehen. Derselbe Uebelstand haben sich auch in anderen Staaten gezeigt. Die verfügbaren Mittel haben wir völlig in Anspruch genommen, um mehr Wagen zu schaffen, aber wenn uns selbst erheblich größere Summen zugehohe gehalten hätten, würden wir weitgehend mehr Wagen und Lokomotiven haben aufstellen können. Gatteln haben unsere Lokomotivfabriken nicht mehr als 121 Maschinen, die Maschinen mehr als fremde Wagen bei uns. Mit unseren Wagen haben wir ein Defizit bei anderen Bahnen übernommen, weil wir einen starken Export in dieses Gebiet haben. Wie wir, werden deshalb auch die übrigen deutschen Staaten eine Vernehmung des Fuhrparks vornehmen müssen. Der Verkehr ist gleichsam eine Stagnation über die ganze Welt, und wir werden in unserer Sprache, weil wir eine langsame Umwälzung für gefahrbar halten würden, aber wir haben alles gethan, was wir thun konnten, um den Verkehr zu bewahren. Man schlägt vor, wir sollten für solche Fälle 30 Proz. des gesamten Fuhrparks in der Reserve halten. Das ist unmöglich, das wären etwa 300 Millionen, die als freies Kapital verfügen würden (Sehr richtig! recht) und das wäre auch nicht vereinbar mit den fortwährenden Forderungen von Tarifermäßigungen u. s. w. Wir verlassen nicht, daß der Wagenmangel den Interessen nachtheilig ausgeht; aber wir wünschen, daß auch Interessenten uns bei der Bewältigung solcher Schwierigkeiten helfen möchten. Interessenten haben uns nicht Mithilfe gethan, haben Nachsicht und Geduld und doppelte Lokomotiven eingerichtet, aber das genügt nicht. Unser Export ist sehr vermindert, unsere Wagen gehen bis an die äußerste Spitze von Italien und nächstens nach dem Baltica, und auch deshalb müssen wir mehr Güter und Gepäckwagen, mehr Lokomotiven, aber auch mehr Fuhrpark halten, denn wir sind sehr, allen wirtschaftlichen Bedürfnissen nach Mithilfe entgegenzukommen. (Beifall.)

Finanzminister Dr. v. Scholz: Auf die Frage, ob nicht ein Theil der Forderung des Gesetzes richtiger in das Extraordinarium des Staatshaushaltsplans statt in das Anleihegesetz kommen soll, ist seitens der Staatsregierung ein besonderes Gewicht gelegt; jedoch ist im allgemeinen das Prinzip festgehalten worden, daß die Eisenbahnen, die in der Provinz zu bauen, die auch bei den Privatbahnen aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten waren, und in eine Kreditvorlage die Ausgaben, die auch bei einer Privatbahn den Gegenstand einer besonderen Kapitalanschaffung gebildet haben würden.

Die Lebensfähigkeit der Eisenbahnverwaltung, sollen keineswegs lediglich zur Staatsverwaltung dienen, und ohnehin nicht daran zu denken, daß alle diese Einnahmen lediglich auf dem Gebiete des Verkehrs verwendet werden, vielmehr wird man auch hier die vorhandenen Mittel zu anderen Entlastungen dem Lande, zu Steuererleichterungen, zur Verminderung der Volksschulden verwenden.

Ich bin damit einverstanden, daß die Einnahmen aus Vertriebsmitteln bei großen Behelfsbahnen zur Tilgung von Schulden mit verwendet werden, die früher für diese mit kontrahiert wurden.

Abg. Brodmann (Centr.) wünscht eine größere Berücksichtigung der Eisenbahnen bei der Verteilung des Geldes. Abg. Graf. Strachwitz (Centr.) beantragt den in obersächsischen Provinzen hervorgerufenen Wagenmangel nicht auf die Eisenbahnen, die der Kleinbahnindustrie dadurch erwachsen.

Abg. Richter (Dr.) wünscht eine Fortführung der Linie Westböhmen-Längelsdorf durch das Laubthal zum Röllbühl. Abg. Ludowig (nl.) giebt der Hofnung Ausdruck, daß im nächsten Jahre Hannover bei den Rheinländern größere Berücksichtigung finden wird.

Abg. Dr. Petrich (lib.) empfiehlt die Herstellung einer Bahnlinie Weismehleim-Standernheim. Abg. Dr. Grimm (nl.) weist darauf hin, daß die Eisenbahnenindustrie des Oberreinalandes durch die Bahn Neu-Weisen der Hauptkräfte gegenüber den Konkurrenzbahnen nicht auf eine erfolgreiche Weisung dieser Industrie durch eine entsprechende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes beitragen.

Abg. Halberstadt (Dr.) beantragt die Inangriffnahme einer Bahn Altdamm-Gollnow-Bollin. Zugleich wünscht Heber die Vertheilung des Jutes der Goldberger Schinmer Bahn, damit in dem durch die Überwindung der Eisenbahnlinie die Kreise Schinmer der Verkehr weitgehend etwas geloben werde.

Abg. A. Hebe (nl.) hält es für unmöglich, daß die Eisenbahnverwaltung sich auf plötzliche Verkehrsänderungen in voraus zu richten könne. Damit man nicht genöthigt ist, im solchen Fällen eine größere Betriebsveränderung vorzunehmen und hinterher beim Zurückgehen des Verkehrs erhebliche Verunsicherungen im Verkehr zu erleiden, würde es sich empfehlen, einen großen Dispositionsfonds zu schaffen.

Abg. Goldschmidt (Dr.): Meine Freunde verhalten sich im allgemeinen zu dieser Vorlage zustimmend. Wir bedauern nur, daß erst jetzt an eine Vernehmung der Betriebsmittel gegangen wird, nachdem Zahlreiche und Staatskräfte durch ungenügende Ausführung der Eisenbahnen in den letzten Jahren durchaus nicht fortan fortgesetzt sind. Ich habe von jeder in dem Staatsbahnen eine große Gefahr für die Industrie und Staatskasse gesehen, und die Zahl haben meine Veranschlagungen bestätigt. Anstatt des jetzigen unerwarteten Lebenslaufes kann sehr leicht auch einmal ein ebenso unerwarteter Lebenslauf eintreten. Die Eisenbahnen haben in den letzten Jahren durchaus nicht fortan fortgesetzt sind. Wenn ich nun auch zugebe, daß meine Bedenken gegen die Eisenbahnverwaltung zum Theil nicht zu groß seien, und daß namentlich nicht der Pan der Eisenbahnen dadurch beeinträchtigt werden ist, so sind doch die Schwierigkeiten gegen das Eisenbahnrecht im höchsten Grade geblieben. Die jetzige Lösung mit der Industrie, die ihre Ursache in der Centralisation der Staatsbahnen hat, ist allein schon, daß sich in Oberdeutschland dieser ganz unzulässige Wagenmangel sichtbar gemacht hat. Schon ein genaues Studium der Handelsverkehrsverhältnisse hätte der Eisenbahnverwaltung klarlegen müssen, daß man sich auf eine solche Verengung der Eisenbahnen nicht verlassen kann. Ich fürchte, daß trotz der neuen Wagen, die schon bestellt sind und noch bestellt werden sollen, im Verkehr sich wieder dieselbe Salomität einstellen wird, wie im Vorjahre. (Beifall links.)

Minister v. Maybach: Die Handelsverkehrsverhältnisse konnten die Regierung nicht auf die Verkehrsveränderungen vorbereiten, denn ich habe die Eisenbahnen sehr ungenügend vorbereitet, es ist namentlich dahingestellt, ob es sich um eine banernde Verkehrssteigerung handeln werde, oder nur um eine vorübergehende. Ebenso zeigen die Anzeiger aus dem Vorjahre, daß man selbst in den industriellen Kreisen auf diesen Aufschwung nicht vorbereitet war.

Für den kommenden Herbst sind wir auf einen sehr viel stärkeren Verkehr vorbereitet, und es wird sich da gerade zeigen, daß die Staatsbahnverwaltung in solchen Fällen erheblich mehr leisten kann, als alle Privatbahnen.

Ich bin kein Gegner der Schmalpurbahnen, sondern erkenne deren Nutzen für die Industrie an. Es kommen jedoch vielfach auch die inwärtigen Interessen in Betracht, für welche nur eine solche Bahn besser verwendbar sind, und wir müssen daher in jedem einzelnen Fall die verschiedenen Interessen abwägen. Es ist unsere Pflicht, schon im nächsten Winter mit einer Vorlage zu kommen, welche für die schmalspurigen Bahnen eine feste Grundlage schafft.

Abg. Wöron (Centr.) giebt eine bessere Verbindung zwischen Berlin und belgischen Bahnen an. Abg. Avenarius (nl.) empfiehlt eine Bahn von Goldberg nach Ahrenberg.

Abg. v. Below-Salze (son.) begreift nicht, wie es vom technischen Standpunkte zum Gunsten des Staatseisenbahnnetzes kommen könne; denn einer Steigerung des Verkehrs ist es zwar, wenn die Bahn besser verwendbar sind, wir müssen daher in jedem einzelnen Fall die verschiedenen Interessen abwägen. Es ist unsere Pflicht, schon im nächsten Winter mit einer Vorlage zu kommen, welche für die schmalspurigen Bahnen eine feste Grundlage schafft.

Abg. Wöron (Centr.) giebt eine bessere Verbindung zwischen Berlin und belgischen Bahnen an. Abg. Avenarius (nl.) empfiehlt eine Bahn von Goldberg nach Ahrenberg.

Abg. v. Below-Salze (son.) begreift nicht, wie es vom technischen Standpunkte zum Gunsten des Staatseisenbahnnetzes kommen könne; denn einer Steigerung des Verkehrs ist es zwar, wenn die Bahn besser verwendbar sind, wir müssen daher in jedem einzelnen Fall die verschiedenen Interessen abwägen. Es ist unsere Pflicht, schon im nächsten Winter mit einer Vorlage zu kommen, welche für die schmalspurigen Bahnen eine feste Grundlage schafft.

Die Abg. v. Christen (rel.) und von (nl.) vermissen eine eingehendere Berücksichtigung der Provinz Wesen. Abg. Wöron (Dr.) weist die Kritik des Abg. v. Below-Salze zurück; die Eisenbahnen sind in Betracht, für welche nur eine solche Bahn besser verwendbar sind, und wir müssen daher in jedem einzelnen Fall die verschiedenen Interessen abwägen. Es ist unsere Pflicht, schon im nächsten Winter mit einer Vorlage zu kommen, welche für die schmalspurigen Bahnen eine feste Grundlage schafft.

Abg. Wöron (Centr.) giebt eine bessere Verbindung zwischen Berlin und belgischen Bahnen an. Abg. Avenarius (nl.) empfiehlt eine Bahn von Goldberg nach Ahrenberg.

Abg. v. Below-Salze (son.) begreift nicht, wie es vom technischen Standpunkte zum Gunsten des Staatseisenbahnnetzes kommen könne; denn einer Steigerung des Verkehrs ist es zwar, wenn die Bahn besser verwendbar sind, wir müssen daher in jedem einzelnen Fall die verschiedenen Interessen abwägen. Es ist unsere Pflicht, schon im nächsten Winter mit einer Vorlage zu kommen, welche für die schmalspurigen Bahnen eine feste Grundlage schafft.

Abg. Wöron (Centr.) giebt eine bessere Verbindung zwischen Berlin und belgischen Bahnen an. Abg. Avenarius (nl.) empfiehlt eine Bahn von Goldberg nach Ahrenberg.

Abg. v. Below-Salze (son.) begreift nicht, wie es vom technischen Standpunkte zum Gunsten des Staatseisenbahnnetzes kommen könne; denn einer Steigerung des Verkehrs ist es zwar, wenn die Bahn besser verwendbar sind, wir müssen daher in jedem einzelnen Fall die verschiedenen Interessen abwägen. Es ist unsere Pflicht, schon im nächsten Winter mit einer Vorlage zu kommen, welche für die schmalspurigen Bahnen eine feste Grundlage schafft.

Abg. Wöron (Centr.) giebt eine bessere Verbindung zwischen Berlin und belgischen Bahnen an. Abg. Avenarius (nl.) empfiehlt eine Bahn von Goldberg nach Ahrenberg.

Abg. v. Below-Salze (son.) begreift nicht, wie es vom technischen Standpunkte zum Gunsten des Staatseisenbahnnetzes kommen könne; denn einer Steigerung des Verkehrs ist es zwar, wenn die Bahn besser verwendbar sind, wir müssen daher in jedem einzelnen Fall die verschiedenen Interessen abwägen. Es ist unsere Pflicht, schon im nächsten Winter mit einer Vorlage zu kommen, welche für die schmalspurigen Bahnen eine feste Grundlage schafft.

Deutsches Reich.

* Berlin, 8. Febr. Der Bundesrat erteilt in der gegen abgehaltenen Finanzjournale dem Entwurf eines Gesetzes für Eisenbahnen über das Heben der Eisenbahn, von dem Beschluss des Reichstages, durch welchen derselbe dem Beschluss des Bundesrats in der Bekanntmachung, betreffend Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetz über die Einführung der Eisenbahn-Ordnung in Eisenbahnen, sowie die Bekanntmachung auf den 8. 16 der Eisenbahnen, steht.

Untersuchungsrichter melden lassen und seine heutige Bewandlung zu Protokoll geben. ...

Der erste Bezirk ist der Volkshilfsort Tamm. Dieser bestand: Auf dem Hofe des Hauptmanns ist stets ein zahlreiches Beamtenbesatzung, so daß die Ausführung des Diebstahls eine fast unermessliche Arbeit ist.

Der zweite Bezirk ist der Volkshilfsort Tamm. Dieser bestand: Auf dem Hofe des Hauptmanns ist stets ein zahlreiches Beamtenbesatzung, so daß die Ausführung des Diebstahls eine fast unermessliche Arbeit ist.

Der dritte Bezirk ist der Volkshilfsort Tamm. Dieser bestand: Auf dem Hofe des Hauptmanns ist stets ein zahlreiches Beamtenbesatzung, so daß die Ausführung des Diebstahls eine fast unermessliche Arbeit ist.

Der vierte Bezirk ist der Volkshilfsort Tamm. Dieser bestand: Auf dem Hofe des Hauptmanns ist stets ein zahlreiches Beamtenbesatzung, so daß die Ausführung des Diebstahls eine fast unermessliche Arbeit ist.

Der Kreis Vöckl, 8. Februar.

Table with 2 columns: Name of the district and its value. Includes entries like 'Deutsche Reichs-Anst.', 'Preuss. Post-Anst.', etc.

Im und ausländische Obligations-Verbindlichkeiten.

Table listing various obligations and their values, including 'Deutsche Reichs-Anst.', 'Preuss. Post-Anst.', etc.

Er beantragt gegen Schwärder 4 Jahre 10 Monate Gefängnis und 5 Jahre Ehrverlust, gegen Brunn 2 1/2 Jahre Gefängnis und 3 Jahre Ehrverlust, gegen ...

Nach sehr langer Verhandlung verurtheilte der Vorsteher, Landgerichtspräsident ...

Der Stadtbürgermeistervermittlung von Leib beschloß eine Umgestaltung des Nachpolizeibereiches durch die Anstellung von 8 getauften Nachpolizeibeamten ...

Dem pensionirten Gerichtsrathen Bährle zu Sterbeo. A. S. ist das Allgemeine Erbschaftrecht ...

Provinzial-Nachrichten.

Der Stadtbürgermeistervermittlung von Leib beschloß eine Umgestaltung des Nachpolizeibereiches durch die Anstellung von 8 getauften Nachpolizeibeamten ...

Table with 2 columns: Name of the district and its value. Includes entries like 'Deutsche Reichs-Anst.', 'Preuss. Post-Anst.', etc.

Table listing various obligations and their values, including 'Deutsche Reichs-Anst.', 'Preuss. Post-Anst.', etc.

Verhältnis zum Reich eine Verpfändung von 114,400 M. enthält. Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. ...

Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. enthält. Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. ...

Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. enthält. Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. ...

Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. enthält. Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. ...

Handels-, Verkehrs- und Börsen-Nachrichten.

Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. enthält. Der Reichsforst für Unterwalden auf 74,400 M. ...

Table with 2 columns: Name of the district and its value. Includes entries like 'Deutsche Reichs-Anst.', 'Preuss. Post-Anst.', etc.

Table listing various obligations and their values, including 'Deutsche Reichs-Anst.', 'Preuss. Post-Anst.', etc.

