

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1894

109 (22.4.1894)

Beilage zu Nr. 109 der Karlsruher Zeitung.

Sonntag, 22. April 1894.

Badischer Landtag.

Karlsruhe, 20. April. 66. öffentliche Sitzung der Zweiten Kammer unter dem Vorsitz des Präsidenten Gönner.

Am Regierungstisch: Minister v. Brauer, Präsident des Ministeriums des Innern, Geh. Rath Eisenlohr, Generaldirektor Eisenlohr und Betriebsdirektor Schupp.

Präsident Gönner eröffnet 1/10 Uhr die Sitzung. Nach Bekanntgabe der Einläufe werden eine geschäftliche Angelegenheiten erledigt und sodann in die Tagesordnung eingetreten, Beratung des Budgets der Eisenbahnbetriebsverwaltung, der Bodenseeschiffahrtsverwaltung und über den Antheil am Reinertrag der Main-Neckar-Eisenbahn.

Abg. Wildens als Berichterstatter verweist einleitend auf den von ihm erstatteten Bericht und wendet sich gegen zwei Artikel des „Badischen Landesboten“, die sich gegen den Bericht richteten. Er könne natürlich nicht in den Ton dieser Artikel fallen, doch müsse er den Vorwurf zurückweisen, als ob er die Reformbestrebungen im Bericht in unzulässiger Weise behandelt habe. Er müsse protestiren, daß der Artikel Sätze aus dem Bericht herausgerissen und aus denselben falsche Schlüsse gezogen habe. Er könne nur sagen, daß er den Bestrebungen der Verbilligung der Eisenbahntarife freundlich gegenüberstehe, unmöglich aber sei es, in einem Lande wie Baden den Zonentarif einzuführen. Auch die Herabsetzung der Tarife um 50 Proz. sei heute unmöglich, da die Eisenbahrente für den Staatshaushalt von größter Bedeutung sei. Was den Fernverkehr betreffe, so sei im Bericht für Meterbilletts eingetretene worden; solche Billets seien auch in anderen Ländern eingeführt. Auf dem Gebiet des Nahverkehrs sei viel geschehen und Baden sei hier geradezu bahnbrechend vorangegangen. Auch das sollten die Reformvereiner anerkennen; doch sei eine weitere Ausgestaltung des Nahverkehrs wohl möglich. Er glaube auch, daß die Regierung solche Anregung gern unterfüttern werde. Für die Herren, die für ihre Pläne keine Garantie zu leisten hätten, sei es leicht, weitgehende Vorschläge zu machen; auch die Kammer habe die Verpflichtung, zum Waghalsen anzuhalten.

Abg. Schlusser bringt Klagen über den Fahrtenplan und speziell über Aufhebung von Schnellzügen. Fahr sei vom großen Verkehr abgeschlossen und müsse unter den schwierigsten Verhältnissen sich konkurrenzfähig erhalten. Die Sache würde noch schlimmer, wenn Fahr, respektive Dinglingen, die Schnellzüge genommen würden. Die lokalen Verbindungen nach Offenburg zu den Schnellzügen seien nur von untergeordneter Bedeutung. Durch das Wegfallen der Schnellzüge sei aber auch eine Verspätung der Post eingetreten. Er bitte, daß im nächsten Fahrplan der Zug 9 wieder in Fahr anhalte. Redner bespricht sodann die Verhältnisse auf dem Bahnhof Bahnhof, dessen Beleuchtungsverhältnisse geradezu vorfalschlichte seien. Auch die Uebergänge bedürften sehr der Verbesserung. Schließlich möchte Redner eine bessere Heizung des Zuges 4 befürworten.

Abg. Hennig bespricht die Verhältnisse der Ringsthalbahn und diejenigen auf dem Bahnhof in Steinach und Haslach. Die Verbindung sei hier in jeder Beziehung eine mangelhafte. Es handle sich dabei nicht allein um die Stationen selbst, sondern um eine Reihe bevölkerter Gemeinden, die in ihren Interessen geschädigt seien. Haslach habe eine große gewerbliche Thätigkeit, die wohl zu berücksichtigen sei. Man sollte deshalb den Verkehr nicht erschweren, sonst wäre der Nutzen der Eisenbahnen nur ein relativer. Der Unmuth sei hierüber speziell in Steinach ein großer.

Abg. Birkenmayer bespricht die Arbeitszeit der Eisenbahnarbeiter, resp. die Ueberbürdungsfrage; im Interesse der Arbeiter wie des Verkehrs sei diese Frage von Bedeutung. Er bitte die Regierung um Auskunft, ob die auf dem letzten Landtag ausgesprochenen Wünsche Berücksichtigung gefunden hätten. Redner wünscht weiter, daß den Eisenbahnbediensteten, speziell den Billettsgebern, mehr Gelegenheiten geboten werde, den Gottesdienst zu besuchen. Ferner sei ihm der Wunsch ausgesprochen worden, daß der § 2 Absatz 2 der Gehaltsordnung nicht so streng gehandhabt werde, so sehr er auch für eine strenge Disziplin im Interesse der Sicherheit einzutreten gewillt sei. Redner bringt sodann einige Wünsche vor bezüglich des Waldshuter Bahnhofes, speziell der dajelbst vorhandenen Uebergänge, bei denen oft den ganzen Tag Mandvirdienstei sei. Er halte deshalb die Anlage eines Steges für geboten. Ferner handle es sich um die Eisenbahnwerkstätte in Waldshut, die viel zu klein sei, um den Bedürfnissen des großen Verkehrs zu genügen. Auch die Restaurationsräume des Bahnhofes seien bei dem großen Verkehr zu klein, hier sei Abhilfe leicht zu schaffen, und endlich spreche er die Hoffnung aus, daß auch bald der Waldshuter Bahnhof elektrische Beleuchtung erhalte.

Betriebsdirektor Geh. Rath Schupp kommt auf die verschiedenen Fahrplanwünsche der Vorredner zu sprechen; was die Wünsche des Abg. Schlusser betreffe, so verkenne die Generaldirektion die wirtschaftliche Bedeutung Fahrs keineswegs und suche derselben auch gerecht zu werden. Allein es gebe doch auch noch andere Verhältnisse, die berücksichtigt werden müßten, und diese hätten

dazu geführt, einige Schnellzüge an Fahr vorbeiführen zu lassen, während immerhin noch vier Schnellzüge anhielten. Gerade bei den in Frage kommenden aufwärts fahrenden Schnellzügen müsse mit jeder halben Minute gerechnet werden, um in Basel den Anschluß an die Gotthardzüge zu erreichen. Ebenso verhalte es sich mit dem abwärts fahrenden Zug 8, der in Frankfurt und Köln Anschluß habe. Doch sei die Verbindung mit Offenburg nach und von Fahr eine solche, daß keine Schwierigkeiten über den Anschluß an die Schnellzüge beständen. Wollte man die Konkurrenz mit den linksrheinischen Bahnen aufnehmen, dann müßten auch die großen europäischen Schnellzüge ausnahmsweise behandelt werden. Etwas einfacher seien die Wünsche Hennig's; gewiß sei nicht zu verkennen, daß verschiedene Mißstände vorlägen, doch ließe sich eine Aenderung aus betriebstechnischen Gründen schwer ermöglichen. Redner gibt eine detaillirte Schilderung der dortigen Verhältnisse unter Hervorhebung der Thatsache, daß Steinach durchaus nicht so stiefmütterlich behandelt sei, als betont. Was endlich die von dem Abg. Schlusser gerügte Heizung des Zuges 4 von Offenburg betreffe, so müsse dieselbe eine genügende sein, wenn den Vorschriften Genüge geleistet würde.

Präsident Gönner verliest eine an das Präsidium eingegangene Interpellation der sozialistischen Abgeordneten. Dieselbe lautet:

„Wie ist es zu erklären, daß der durch Selbstmord im Gefängniß gestorbene Großh. badische Oberingenieur Scholl in Offenburg dadurch, daß er ganz oder theilweise fingirte Anweisungen an Lieferanten und Unternehmer ausstellte, lange Jahre hindurch die Großh. Eisenbahn-Staatskasse um große Summen betrügen konnte, ohne daß die Verwaltung der Großh. Staatsbahnen den Betrügereien Scholl's auf die Spur kam.“

Wäre letzteres für die Großh. Eisenbahnverwaltung bei einer gewissenhaften, strengen Kontrolle nicht um so leichter gewesen, als die öffentliche Meinung den Oberingenieur Scholl schon längst im Verdacht des Betrugs hatte, welcher Verdacht durch den großen Luxus, den Scholl sich und seiner Familie gestattete, noch wesentlich genährt wurde.“

Er nehme an, daß es sich hier um ein Auskunftsbegehren handle.

Abg. Rüdert erklärt, von seiner Partei beauftragt zu sein, über die Unterschlagungen des Oberingenieurs Scholl Auskunft zu fordern. Ueber die Höhe der Summen sei man sich nicht klar geworden, es dürfte schon im Laufe von 30 Jahren hier gefündigt sein. Redner verbreitet sich sodann über die bekannnten Manipulationen des Oberingenieurs Scholl. Er hoffe, daß die Regierung durch Nichtinhalten von Kontrollmaßregeln nicht theilhaftig gewesen. Scholl habe Tausende von Mark ausgegeben, so daß ein Verdacht wohl früher schon am Platze gewesen. Redner berührt des weitern den in Freiburg ausgebrochenen Mauererstreik; der Kommission der Arbeitnehmer sei der Aufenthalt auf dem Bahnhof verboten worden, während die Vertreter der Arbeitgeber die ankommenden Mauerer empfangen und bearbeiten könnten. Weiter habe er beschworen der Arbeiter der Hauptwerkstätte vorzutragen in Bezug auf die Lohnsätze. Es würden aber auch verschiedene Lohntheilungen bei gleichwertigen Arbeitern gemacht. Auch über die Behandlung würde vielfach geklagt; die einzelnen Werkmeister gingen hier vielfach über ihre Kompetenzen hinaus. Ferner beklagten sich die Arbeiter über harte Geldstrafen, die je nach dem Charakter der Werkmeister ausfielen. Endlich bemängelt Redner die Vergebung der Eisenbahnrestaurations, die nicht öffentlich angeschrieben, sondern unter der Hand vergeben, und zwar vielfach zum Nachtheil der Eisenbahnkasse. Redner exemplifizirt auf die diesbezüglichen Bruchsaler Verhältnisse, sowie auf die Pachtverhältnisse in Kastatt, Appenweier, Doss, Offenburg u. a. Hier sei Abhilfe im Interesse der Bahnverwaltung geboten.

Generaldirektor Geh. Rath Eisenlohr antwortet einleitend dem Abg. Rüdert. Der angeregte Gegenstand betreffe den Fall in Offenburg, veranlaßt durch die Betrügereien eines höheren Beamten in Verbindung einer Anzahl Lieferanten und Akfordanten. Was die angezogene „öffentliche Meinung“ betreffe, so habe dieselbe ihre Stimme wohl erst nach Einleitung der Untersuchung erhoben, und zwar sei die Untersuchung dadurch veranlaßt worden, daß die von den Organen der Generaldirektion geübte Kontrolle zunächst zu dem Verdacht einer unpünktlichen Geschäftsführung und infolge der weiteren Nachforschungen zu der Ueberzeugung einer betrügerischen Gebahrung geführt habe. Nachdem zwei Fälle festgestellt waren, habe die Generaldirektion nicht veräußert, die Untersuchung auf die gesammte Dienstführung der schuldigen Beamten auch in den vorangegangenen Jahren auszuweiten und infolge dieser eingehenden Untersuchung sei noch eine Reihe von Fällen entdeckt worden, die der Staatsanwaltschaft übergeben worden seien. Daß eine absolut sichere Kontrolle gegenüber einem Beamten, der große Beträge unter sich habe und Bauten, die sich auf hohe Summen belaufen, ausführe, nicht in der Weise geführt werden könne, daß nun und nimmer eine Veruntreuung, auch nicht vorübergehend möglich sei, bedürfe wohl eines näheren Nachweises nicht. Formell sei auch alles in schönster Ordnung gewesen und nur die seitens

der Organe der Generaldirektion geübte materielle Kontrolle habe zur Entdeckung der vorgekommenen Veruntreuungen geführt. Nicht eine Denunziation von außen habe dazu den Anlaß gegeben. Es sei aber auch nichts verabsäumt worden, um die Ueberzeugung gewinnen zu können, daß weitere Unterschlagungen nicht stattgefunden hätten, und für die Zukunft sei die Anordnung getroffen worden, daß überall, wo es sich um Lieferung von Material handle, ein weiterer Beamter bei der Uebernahme mitwirken müsse. Soweit also die Möglichkeit vorliege, eine schärfere Kontrolle herbeizuführen, sei das Erforderliche geschehen. Wenn auf den großen Aufwand des Scholl hingewiesen werde, der die Verwaltung hätte aufmerksam machen sollen, so sei der Verwaltung bekannt gewesen, daß derselbe noch Einkommensquellen anderer Art gehabt, die ihm ermöglichten, seinen Aufwand über sein dienstliches Einkommen zu erhöhen. Derselbe habe auch bis in seine letzte Lebenszeit eine Reihe Ehrenämter in Offenburg bekleidet und es sei noch nicht so lange her, daß er Mitglied dieses Hohen Hauses gewesen.

Was die von dem Abg. Rüdert gerügte partielle Haltung der Eisenbahnbehörde bei dem Freiburger Mauererstreik anbelange, so seien ihm die tatsächlichen Verhältnisse nicht bekannt; er könne nur vermuthen, daß eine Begewigung streikender Mauerer vom Bahnsteig geschehen sei im Interesse der Ordnung. Er werde sich über die Angelegenheit aber näher verlässigen. Was die Arbeiterverhältnisse in der Eisenbahnhauptwerkstätte betreffe, so habe vor einigen Jahren eine Regelung der Lohnverhältnisse stattgefunden. Bis dahin habe die Vorschrift bestanden, einem fleißigen Arbeiter einen Mehrverdienst bis zu 30 Proz. über den festgesetzten Taglohn zu ermöglichen; dieser Satz sei jetzt auf 40 Proz. erhöht worden, womit noch nicht gesagt sei, daß von besonders leistungsfähigen Arbeitern dieser Satz nicht überschritten werden könne. Es läge also kein Grund vor, von dieser Uebung abzugehen, es liege in derselben die Möglichkeit, daß der tüchtige und fleißige Arbeiter mehr verdiene, als derjenige, der gerade die notwendige Tagesarbeit verrichte. Daß die Löhne aber nicht zu nieder seien, gehe auch daraus hervor, daß immer eine große Zahl Arbeiter für die frei werdenden Plätze vorgemerkt sei. Die Arbeit sei eine gesuchte. Daraus dürfe auch geschlossen werden, daß die Behandlung nicht eine so unwürdige sei, wie hier ausgeführt. Seitens der Generaldirektion werde darauf gehalten, dem Arbeiter eine menschenwürdige Behandlung zu Theil werden zu lassen, wobei nicht ausgeschlossen, daß Fälle vorkämen, die gegen die Instruktion der Generaldirektion verstießen. Den Vorstand der Hauptwerkstätte müsse er gegen den Vorwurf der Parteilichkeit in Schutz nehmen, derselbe waltete mit Unparteilichkeit und Gerechtigkeit seines Amtes. Es bestche aber unter den Arbeitern selbst ein Organ, ein Arbeiterausschuß, der berufen sei, sich der Interessen der Arbeiter anzunehmen und, wie er gerne bezeuge, auch schon mehrfach zum Wohle der Arbeiter und damit auch der Verwaltung gewirkt habe. Eine Prüfung der Lohnsätze finde alljährlich statt und es werde dabei nach bestem Wissen und Können Verfahren.

Schließlich sei der Abg. Rüdert auf die Vergebung der Eisenbahnwirthschaften zu sprechen gekommen und habe gemeint, daß hier wesentlich höhere Einnahmen zu erzielen seien. Er wolle dies für einzelne Fälle nicht bestreiten. Die Hauptaufgabe der Verwaltung gehe aber darauf hinaus, für Wirth zu sorgen, die die Wirthschaft möglichst gut führen. Gerade mit übertriebenen Angeboten hätten die Verwaltung wie die Restaurateure schon recht schlechte Geschäfte gemacht. Bei all' den genannten Restaurations haben die Vergebung seiner Zeit nach öffentlichem Ausschreiben stattgefunden, doch sei es nicht Bezugs der Verwaltung, einem tüchtigen Wirth bei jeder Gelegenheit mit Pachtsteigerung zu kommen. Redner widerlegt zum Schluß die über einzelne Wirthschaften gemachten Angaben und schließt mit der Bemerkung, daß es für die Verwaltung nur erfreulich sei, wenn die Restaurationspächter infolge guten Geschäftsbetriebs ökonomisch vorwärts kämen.

Abg. Fischer hebt auf die Mittheilungen des Abg. Rüdert, soweit sie das Betreten der Lohnkommission auf dem Bahnhof betreffen, ab, und führt aus, daß die Schilderung doch eine etwas einseitige sei. Die Lohnkommission habe engagirte Arbeiter auf dem Bahnhofe wiederholt abzuhalten versucht, in die Arbeit einzutreten. Das Verbot geschah durch das Bezirksamt, um eine ungesetzliche Beeinflussung der Arbeiter zu verhindern. Wenn das Arbeiterkomitee seine Thätigkeit nicht auf den Bahnhof verlegt hätte, wäre die heutige Debatte unnötig gewesen. Redner berührt sodann den Wildens'schen Bericht, der voll Sachkenntniß abgefaßt sei. Hier habe man es mit einem großen merkantilen Geschäft zu thun, das vollständig auf der Höhe der Situation stehe und durchaus nicht zu dem Urtheil berechtige, das die Eisenbahnreformer gefällt. Baden marschire mit an der Spitze des Eisenbahnwesens. Wenn unsere Eisenbahrente etwas zurückgegangen, so sei dies auf die Herstellung des stärkeren Oberbaues zurückzuführen und darauf, daß neue Bahnen im wirtschaftlichen Interesse hergestellt seien. Er sei damit einverstanden, daß dieser Oberbau aus Betriebsmitteln gedeckt worden sei, wundert aber müsse er sich, daß der 1891 vorgenommene Oberbau von Freiburg nach

Basel nicht schon so gemacht worden sei, um die nötige Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen. Was die Erleichterungen des Bahnpersonals betreffe, so seien dieselben teilweise eingetreten, doch sei man noch nicht dazu gekommen, den Güterverkehr am Sonntag einzustellen. Damit trete durchaus kein Rückschritt des Verkehrs ein, wie am besten England beweise. Auch den Bremsmantel wüßte er baldigst eingeführt. Den Wünschen nach Einführung des elektrischen Lichtes auf den Bahnhöfen schließe er sich von Herzen an. Redner kritisiert sodann die Eingabe des Eisenbahnreformvereins, die verschiedene Irrthümer enthalte; so sei es unmöglich, gesetzgeberisch die Tarife festzusetzen. Diese Art sei ebenso unpraktisch wie schwerfällig und würde zur Folge haben, daß die Bahnen unter der Konkurrenz immer mehr zurückgingen. Auch die Herabsetzung der Tarife um 50 Proz. sei unmöglich, ganz abgesehen davon, daß die Einnahmen des Staates bei 100 Proz. Steigerung des Verkehrs sich nicht um einen Pfennig erhöhen würden. Auch mit den Sonntagsarten könne er sich nicht befreunden, denn diese Einrichtung stehe nicht im Einklang mit der Sonntagsruhe der Eisenbahn. Uebrigens sei der Sonntagsverkehr speziell in den großen Städten ein großer und die Taxen seien sehr geringe. Was die Lokalzüge betreffe, so seien sie im gewissen Sinne Stiefkinder der Verwaltung, was die Stationen betreffe. Die einzelnen Stationen seien so frequent, daß man gegen Wind und Wetter doch etwas mehr Schutzmaßnahmen schaffen sollte, als geschehen. Es dürfe dies aber auch möglich sein, da die Einnahmen nicht geringe sein dürften. In Bezug auf die Höllethalbahn sei die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit wohl möglich, wenn man von der Zahnradstrecke absehe. Endlich wünscht Redner wieder Einführung der früheren äußeren Ausstattung der Fahrpläne, das heißt Aufhebung des jetzigen Pfeilsystems. Das grüne Kursbuch verdiene Anerkennung.

Herr Rath Eisenlohr will auf die dankenswerthen Ausführungen des Vorredners, soweit sie einer Erwiderung bedürfen, sofort antworten. Derselbe habe gefragt, ob die Verwaltung nicht schon früher die Nothwendigkeit der Verstärkung des Oberbaues hätte voraussehen können, um schon früher mit derselben zu beginnen und so einen zweimaligen Umbau auf gewissen Strecken zu ersparen. Gewiß hätte Arbeit und Geld erspart werden können, wenn man mit der Verstärkung des Oberbaues schon früher begonnen hätte, aber die Nothwendigkeit dieser Verstärkung und demgemäß auch die Ueberzeugung von deren Unvermeidlichkeit habe sich erst vor wenigen Jahren geltend gemacht. Was die Einhaltung der Sonntagsruhe betreffe, so könne auch er nur wünschen, daß eine ausgiebigere Ruhe für die Arbeiter sich ermöglichen lasse. Es hänge dies mit der Frage der Einschränkung des Güterverkehrs am Sonntag zusammen. Auf Anregung des Reichseisenbahnamts sei eine Verständigung der deutschen Staaten dahin zu Stande gekommen, Erhebungen anzustellen, ob und in welchem Umfange eine Beschränkung des Verkehrs am Sonntag zulässig sei, welche Voraussetzungen zu erfüllen und welche finanziellen Folgen zu erwarten seien. Es seien umfassende Erhebungen gemacht worden, das Material sei am Schluß des vorigen Jahres an das Reichseisenbahnamt gelangt, dasselbe habe das Material verarbeitet und im nächsten Monat würden die Verwaltungen neuerdings zusammentreten, um sich über die Frage schlüssig zu machen, welche Beschränkungen des Güterverkehrs an Sonntagen möglich seien. Er könne noch beifügen, daß die Groß- Eisenbahnverwaltung mit einer Beschränkung sich einverstanden erklärt habe, obwohl die erforderlichen Aufwendungen keine geringe seien, denn es würde sich um einen Mehraufwand von 150 bis 160 000 M. pro Jahr handeln für Beschaffung weiterer Lokomotiven, Gleisverbreiterungen zum Aufstellen der stillstehenden Wagen, Erhöhung der laufenden Betriebskosten etc. Doch sei dieser Anschlag nur ein approximativ, er könne sich auch höher stellen.

Weiter habe sich der Abg. Fischer für die unentgeltliche Lieferung von Mänteln an die Bremser ausgesprochen. Diesem Wunsche, soweit die unständigen Bremser in Frage kommen, zu entsprechen, habe die Verwaltung bisher Bedenken getragen, doch sei die Einrichtung getroffen, daß dem Personal auf Wunsch die Mäntel zum Selbstkostenpreis geliefert werden. Auch könne in Erwägung kommen, den Beteiligten etwa durch Gewährung eines Monturaversums den Bezug der Mäntel zu erleichtern. Dem Wunsche auf ausgedehntere Einführung der elektrischen Beleuchtung schließe er sich ganz an, er hoffe, daß sich das Haus dieser Anregung erinnere, wenn es sich um die Beleuchtung des Bahnhofs Bretten handle. Was die Ausstattung der Haltepunkte, an denen Lokalzüge verkehren, mit Schutzhallen betreffe, so stehe die Verwaltung seit Jahren auf dem Grundsatz, daß die Interessenten, die durch die Einrichtung der billigen Lokalzüge ohnedem begünstigt seien, wenigstens einen Theil der betreffenden Kosten tragen sollten. Um bedeutende Aufwendungen handle es sich nicht, doch müsse die Verwaltung auch damit rechnen, da die Taxen geringe und der Ertrag ein sehr bescheidener sei, wenn überhaupt von einem Reinertrag gesprochen werden könne. In Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit auf der Höllethalbahn sei man jedenfalls nahe an der Grenze derselben angelangt. Der Anlegung einer Station in Bierthaler, die allerdings in gewissem Widerspruch mit der Abführung der Fahrzeit stehe, ständen betriebstechnische Bedenken nicht entgegen. Was die jetzige Gestaltung der Fahrpläne betreffe, so sei man zu derselben gelangt, um Platz zu sparen; er glaube, daß das Publikum mit der Zeit sich hineinfinden werde.

Abg. Kirchenbauer bemängelt eine Erschwerung des Verkehrs in der Beförderung der landwirtschaftlichen Produkte und hebt auf den Verkehr von Söllingen nach

Karlsruhe ab. Redner berührt sodann den Bau der Karlsruhe—Wöschwooger Bahn und die durch dieselbe bedingte Steigerung der Straße Durlach—Karlsruhe.

Abg. Pfeifferle wünscht Einführung von Thermometern in den Personenwagen, wie dies in Württemberg und andern Staaten der Fall sei. Weiter verbreitet sich Redner über den Lokalverkehr und bittet um Erweiterung desselben von Freiburg nach Riegel. Endlich tritt Redner auch ein für die äußere Abänderung des Fahrplans, den Tarif solle man möglichst bequem herstellen, und endlich sei ein gemeinsamer Fahrplan der Nebenbahnen wünschenswerth.

Abg. Heimburger hebt hervor, daß die Kritik im „Badischen Landesboten“ über das Ziel hinausgeschosse. Was die Petition des Eisenbahnreformvereins betreffe, so seien bis jetzt nur unlängbare Mängel hervorgehoben worden. Gewiß ständen die Berechnungen nicht auf der Höhe der Finanzwissenschaft. Dem wesentlichen Inhalt der Petition, eine wesentliche Herabsetzung der Tarife herbeizuführen, stimme er bei, wobei er nicht verkenne, daß unsere Eisenbahnverwaltung thatsächlich viel gethan habe, so auf dem Gebiet der Arbeiterzüge, die in wirtschaftlicher Beziehung anzuerkennen seien, da sie es den Arbeitern ermöglichen auf dem Lande zu wohnen. Redner verbreitet sich sodann eingehender über die Petition und hebt auf die Verhältnisse in Ungarn ab, wo die Verbilligung der Fahrten eine wesentliche Steigerung des Verkehrs und somit der Einnahmen herbeigeführt habe. Auch unser stark entwickelter Verkehr sei einer Steigerung fähig, was die Strecke Heidelberg—Mannheim, wo eine Verbilligung eingetreten, beweise. Aber besonders der Fernverkehr würde steigerungsfähig sein, wie gleichfalls in Ungarn dargethan. Nicht einen Zonentarif wolle er, sondern lediglich eine Verbilligung des Tarifs, sympathisch würde ihm die Einführung des Meterbilletts in Form der Staffeltarife sein. Weiter verlange die Petition Einführung der III. Klasse in die Schnellzüge; ein Bedürfnis liege vor, denn die eingeführten würden benützt; wenn die Einführung bei allen nicht möglich, so könne man jedenfalls dieselben in einzelnen Zügen vermehren. Der Forderung der Verbilligung der Kinderbilletts habe die Regierung eine entgegenkommende Stellung eingenommen. Redner bemängelt sodann die Art und Weise der Einführung der Abonnementkarten zwischen zwei Städten. Auch die Einschränkung auf Familienangehörige sei zu bedauern. Redner plaidirt sodann für Einführung der Sonntagsbilletts. Weiter beklagt Redner, daß die Eisenbahnverwaltungen Verwaltung Arbeiter, die das 40. Lebensjahr überschritten, nicht mehr einstellten.

Abg. Wilkens dankt den Vorrednern, die seinem Verichte Anerkennung gezollt; erfreulichweise zeige sich in der Beurtheilung unserer Eisenbahnverwaltung eine Einmüthigkeit. Weder dem Zonentarif noch einer Ermäßigung der Tarife um 50 Proz. sei heute das Wort geredet worden. Der Gedanke der Einführung der Kilometerkarten zur Erleichterung des Fahrverkehrs sei auch im Verichte niedergelegt, aber auch im Nahverkehr sei eine weitere Ausgestaltung möglich. Ob eine Vermehrung der Schnellzüge aus betriebstechnischen Gründen möglich, wisse er nicht. Sehr entschieden sei die Kommission für Ermäßigung der Kinderbilletts eingetreten und habe ja auch der Eisenbahnminister in der ersten Kammer sich entgegenkommend ausgesprochen. Was die Einführung der Abonnementkarten betrifft, so habe die Kommission kein prinzipielles Bedenken, doch solle man die Erfahrungen in Württemberg abwarten. Lauteten die Zahlen einigermaßen günstig, so sollte Baden gleichfalls vorgehen. Das Vermerk, unter dem die Fahrkartenarten in's Leben getreten, sei allerdings etwas lässig. Hier ließe sich eine einfachere Einrichtung jedenfalls treffen. Die Einrichtung selber sei ein Vortheil und Nutzen; so daß das Urtheil des „Landesboten“ weit über das Ziel hinausgeschosse. Was die Erleichterung der Arbeiter in der Sonntagsruhe betreffe, so sei im Verichte derselbe Gedanke, den die Abgg. Fischer und Birkenmayer vertreten, zum Ausdruck gelangt. Der heute bezeichnete Mehraufwand würde ihm nicht zu hoch erscheinen, um eine Besserung in den Arbeiterverhältnissen eintreten zu lassen. Bezüglich der Bremsmühtel wüßte er, daß die Regierung doch nachgeben und die Dienstmäntel gewähren sollte. Gerade von den unständigen Arbeitern sei die Anschaffung der Mäntel aus eigenen Mitteln nicht zu verlangen. Auch er halte die heutigen Fahrpläne in ihrer Einrichtung für durchaus unpraktisch, hier sei eine Abänderung gleichfalls dringend geboten. Die früheren Fahrpläne seien übersichtlich gewesen. Das grüne Kursbuch sei zwar praktisch eingerichtet, doch erscheine dasselbe zu spät, ein Fehler, dem leicht abzuhelfen sei. Auch er sei für Einführung von Thermometern in die einzelnen Eisenbahnwagen.

Minister v. Brauer möchte zunächst auch seinerseits der Kommission wie dem Berichterstatter danken für die ausführliche, sachgemäße und wohlwollende Berichterstattung. Er halte sich hierzu um so mehr verpflichtet, als ja in einem Theile der Presse der Bericht einer abfälligen Kritik unterzogen worden sei. Was die Frage der Reform unserer Personentarife betreffe, so habe er schon bei der allgemeinen Budgetdebatte Gelegenheit genommen, sich darüber auszusprechen. Er wolle dem heute nur wenig hinzufügen. Er habe damals ausgeführt, daß er an sich die Berechtigung der Bestrebungen, die auf eine Neugestaltung der Tarife und eine Herabsetzung der Fahrpreise hingingen, nicht verkenne, daß aber die allgeröbste Vorsicht erforderlich sei, wolle man nicht Gefahr laufen, die Eisenbahneinnahmen zu gefährden. Daß unsere Personentarife keine Muster von Einfachheit und Billigkeit seien, sei zuzugeben, aber auch erklärlich, man brauche nur einen Blick auf die Entwicklung derselben werfen. Als die ersten Eisenbahnlinien vor beiläufig 50 Jahren fertiggestellt worden seien, habe zunächst ungetrübte Freude

über das billige und rasche Verkehrsmittel geherrscht. Rasch gewöhnte sich der Mensch aber an Kulturfortschritte, und so habe man denn schon nach wenigen Jahrzehnten gefunden, daß die Bahnen eigentlich noch viel rascher und daneben auch billiger fahren sollten. Beiden Wünschen sei mehr, als man sich vielfach klar mache, Rechnung getragen worden, wobei allerdings an dem Anfangsprinzip der Tarifierhebung festgehalten worden sei. Dem Wunsche nach Verbilligung sei schon dadurch Rechnung getragen worden, daß in den letzten zwei Jahrzehnten die Preise niemals erhöht worden seien, obgleich der Geldwerth abgenommen und die Leistungen der Eisenbahnen erheblich bessere, aber auch kostspieligere geworden seien. Doch habe man auch positiv alle möglichen Erleichterungen und Verbilligungen eingeführt, indem man allerlei Ausnahmen statuirte und auf diesem indirekten Wege die Preise verbilligte. Zu diesen zahlreichen Ausnahmen rechne er in erster Linie die Rückfahrkarten, die eine bedeutende Ermäßigung darstellten — so bezifferte sich im badischen Binnenverkehr die Zahl der Reisenden mit Rückfahrkarten auf beinahe 70 Proz., eine Zahl, die sich infolge der Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf zehn Tage noch wesentlich steigern werde. In die gleiche Kategorie gehörten die Rundreisekarten, die Arbeiterbilletts, die billigen Lokalzüge, die den wirtschaftlich so wichtigen Nahverkehr in außerordentlichem Maße entwickelt haben; es gehörten hierzu auch die Fahrscheindbücher, die gleichfalls, wenn auch von gewisser Seite auf sie „gepöflet“ werde, eine große Bedeutung hätten. Er wolle hier in Parenthese bemerken, daß die dagegen erhobenen Bedenken äußerlicher Natur nicht so schlimm seien. In dem Einschreiben des Namens, das zu Hause oder auf den verschiedensten Stellen (Posthalter, Restauration etc.) erfolgen könne, erblicke er keine allzugroße Belästigung. Als ihm der Entwurf vorgelegen, habe er diesen Punkt allerdings auch beanstandet, doch sei er von der Generaldirektion belehrt worden, daß die Aufnahme einer solchen Bestimmung zur Kontrolle nothwendig, wie denn auch ganz die gleiche Bestimmung in Württemberg und Bayern bestünde.

Er lehre zur Tarifierreform zurück. Die Ausnahmebestimmungen ausgezählt; man dürfe eben bei der Frage der Verbilligung nicht immer nur an die Grundzüge denken, sondern müsse sich vor Augen halten, daß thatsächlich schon der größte Theil der Reisenden auf Grund billiger Ausnahmetarife fahre. Die Ausnahmen hätten aber auch die Folge, daß der Tarif an Uebersichtlichkeit, wie an logischer Gerechtigkeit leide; deshalb beschäftige man sich auch mit der Frage, ob es nicht möglich sei, eine neue Grundlage für den Aufbau des Tarifs zu finden. Zu diesen Versuchen, eine neue Grundlage zu finden, gehöre auch der vielfach besprochene Zonentarif. Er glaube, daß früher darüber Besagte um so weniger wiederholen zu müssen, da ein unbedingter Anhänger in diesem Hause wohl nicht sei, auch der Abg. Heimburger nicht. Der Kommissionsbericht habe Recht, wenn er auf Seite 24 sage: „Spruchpreis in dem Sinne, daß der Regierung ein Versuch mit demnächstiger Einführung des Zonentarifs in Baden zu empfehlen wäre, scheint die Sache noch nicht zu sein. Jedemfalls kann ein kleiner Staat, wie Baden, auf diesem Gebiete nicht einseitig vorgehen.“ Das sei eine ganz richtige Auffassung, damit aber scheide auch der Zonentarif aus der Reihe der Vorschläge aus, die für uns derzeit von praktischer Bedeutung seien, denn es bestehe auch nicht die geringste Aussicht, daß die übrigen Staaten zu einem solchen Versuch zu bewegen seien. Das habe Herr von Crailsheim deutlich in der bayerischen Kammer ausgesprochen; die preussische Regierung sei ein entschiedener Gegner des Zonentarifs und Württemberg dürfe auch keine Lust haben, auf diesen Versuch sich einzulassen, nachdem es eben erst eine andere Tarifierform bei sich eingeführt habe. Die Frage der Einführung der Kilometerkarten habe manches Bestehende für sich und die Eisenbahnverwaltung habe sich schon lange, bevor die Eisenbahnreformer mit dieser Forderung gekommen, mit dieser Frage beschäftigt. Es hätte sich dabei eine Reihe von Schwierigkeiten in der Kontrolle wie in der Einrichtung des Schalterdienstes ergeben, doch würden die Erhebungen fortgesetzt. Was die Einführung der Abonnementkarten betreffe, so lägen, wie Abg. Wilkens im Verichte gleichfalls zutreffend ausgeführt, noch keine günstigen Resultate über den finanziellen Effekt vor. In Belgien seien im ersten Monat die Einnahmen gegen das Vorjahr zurückgegangen; im Laufe des Jahres sei die Sache wohl etwas besser geworden, aber nicht bedeutend. Ueber das Ergebnis in Württemberg sei noch nichts bekannt, doch möchte er darauf hinweisen, daß ein finanziell günstiges Ergebnis nicht ohne weiteres maßgebend sein könne für die badischen Verhältnisse. Württemberg sei ein geographisch abgerundetes Land, in dem die Residenz in der Mitte läge und den Gesamtverkehr vereinige, während Baden ein langgestrecktes Land sei mit gleichsam zwei fast getrennten Eisenbahnenetzen. Die Entfernungen seien so große im Lande, daß man eine Verminderung der Fahrpreise durch Einführung von Abonnementkarten bediene, und es sei eigentlich kein richtiger Grund einzusehen, warum gerade diejenigen, die ihre Reise in einen ganz bestimmten engen Kreis zusammenbringen können, von der Eisenbahnverwaltung so wesentlich besser behandelt werden sollen, als andere Reisende, denen dies nicht ermöglicht ist. Aus dieser Darstellung dürfte hervorgehen, daß die Kommission ganz recht habe, wenn sie die Frage der Tarifierreform für noch nicht spruchreif erkläre. Bis jetzt lägen also keine Daten und Erfahrungen vor,

die Veranlassung geben könnten, mit dem bestehenden System von Grund aus zu brechen, und die vorliegenden Thatsachen seien nicht beweiskräftig genug, so daß es ihm, dem Minister, fast bedünke, als ob es vielleicht am nützlichsten und praktischsten wäre, wenn man überhaupt eine Reform wolle, dann einfach eine allgemeine Reduktion der Fahrpreise zu erstreben ungefähr auf die Höhe der Preise für die Retourbillets. Dann könne man auch die jetzt bestehenden Ausnahmestellen abschaffen, die von einer gewissen inneren Ungerechtigkeit nicht frei zu sprechen seien. Zu einer Reform im großen und zu einer Reduktion der Preise könne man aber nur übergehen, einmal, wenn die finanzielle Lage einen, wenn auch nur vorübergehenden, Ausfall ertragen könne und wenn die Frage nach allen Seiten gründlich geprüft sei und eine sorgfältige Wahrscheinlichkeitsberechnung über den finanziellen Effekt vorliege. In der bayrischen Kammer habe bei Erörterung dieser Frage Herr v. Craillsheim erklärt, daß die Regierung unter keinen Umständen auf eine Fahrpreisreduzierung sich einlassen werde, da eine solche Ermäßigung die Staatskasse 7 Millionen Mark kosten werde und daß ein Ausgleich durch die ge-

steigerte Frequenz erst in 4-5 Jahren zu erwarten sei. Auf Baden angewendet, würde das einen Verlust von mindestens 3 1/2 Millionen Mark ergeben. Er glaube auf Verständniß rechnen zu dürfen, wenn er die Bereitwilligkeit wiederhole, der Frage der Reform seine volle Aufmerksamkeit zu widmen, wenn er aber dabei auch sehr vorsichtig zu Werke gehen wolle. Das bedeutende Vermögen, das in unseren Eisenbahnen festgelegt sei, sei ihm nicht anvertraut worden, damit Hazardspiel sei. Er betrachte sich in seiner Eigenschaft als Eisenbahnminister als Geschäftsmann, er habe alle Pflichten eines soliden Kaufmanns zu erfüllen, und dazu gehöre, seine Kunden — hier das reisende Publikum — gut und thunlich billig zu bedienen, es gehöre aber auch dazu, daß er mit den Einlagen der Aktionäre — und das seien hier die badischen Steuerzahler — nicht leichtsinnig umspringe. (Lebhafte Beifall auf allen Seiten des Hauses.) Es wird hierauf die Sitzung 1/2 Uhr abgebrochen.

Bücherschau.

In der G. Braun'schen Buchhandlung in Karlsruhe sind vom 15. bis 22. April nachstehende Neuigkeiten eingetroffen:

gangen: Antiquar, Prof. C., Die statische Berechnung der Kuppelgewölbe, 4 M. — Bret Harte, A. Protégé of Jack Hamlin's etc., 1 M. 60 Pf. — Dairs, Der Tod, 50 Pf. — Eber, Dr. J. M., Jahrbuch der Photographie und Reproduktionstechnik für das Jahr 1894, 8 M. — Epheure, Charles, Schweizer Märchen, 1 M. — Flächiger Grundriß der Pharmakologie, 7 M. — v. Ghyrath, Stella, Der verhaftete Schwiegersohn, 1 M. — Hartwig, Das Gaslicht, 2 M. — Hennig, C., Die Streckgarn- und Kammwollspinnerei in ihrer gegenwärtigen Gestalt, geb. 5 M. — Hestling, Das Wädhenturnen in der Schule, 5 M. — Dehn, Papierwährung mit Goldreserve, 2 M. — Keller, Otto, Geschichte der Musik, 4 M. — Kretschmar, Kristall des Nationalismus, 1 M. — Kollo, Elise, Klingende Geschichten, 4 M. — Polonsky, Jakob, Eine Christbaumfeier, 1 M. — Rini, Encyclopädisches Handbuch der Pädagogik, 1. Band, 1. Lieferung, 1 M. — Rochussen, Reichsgold oder Weltgold, 3 M. — Scharf und Schröder, Das Reutenschwingen, Part. 1 M. 20 Pf. — Sims, G. R., Erinnerungen einer Schwiegermutter, geb. 1 M. 50 Pf. — Stram, Amalie, Kund Landberg, 1 M. — Bodde, Die Grundzüge der Finanzwissenschaft, 11 M. — Voigt, Dr. A., Erfahrungsbuch zum Studium der Vogelstimmen, geb. 2 M. 50 Pf. — Born jun., Leberecht, Pfälzer Wein-Gustaf, 2 M. 40 Pf.

Verantwortlicher Redakteur: Wilhelm Garter in Karlsruhe.

Staatspapiere.	
Baden 4 Obligat.	103.20
4 Obl. v. 1886	104.90
3 1/2 v. 1882	105.75
3 1/2 v. 1882	107.00
3 1/2 v. 1882	107.40
3 1/2 v. 1882	107.80
3 1/2 v. 1882	108.10
3 1/2 v. 1882	108.50
3 1/2 v. 1882	108.90
3 1/2 v. 1882	109.30
3 1/2 v. 1882	109.70
3 1/2 v. 1882	110.10
3 1/2 v. 1882	110.50
3 1/2 v. 1882	110.90
3 1/2 v. 1882	111.30
3 1/2 v. 1882	111.70
3 1/2 v. 1882	112.10
3 1/2 v. 1882	112.50
3 1/2 v. 1882	112.90
3 1/2 v. 1882	113.30
3 1/2 v. 1882	113.70
3 1/2 v. 1882	114.10
3 1/2 v. 1882	114.50
3 1/2 v. 1882	114.90
3 1/2 v. 1882	115.30
3 1/2 v. 1882	115.70
3 1/2 v. 1882	116.10
3 1/2 v. 1882	116.50
3 1/2 v. 1882	116.90
3 1/2 v. 1882	117.30
3 1/2 v. 1882	117.70
3 1/2 v. 1882	118.10
3 1/2 v. 1882	118.50
3 1/2 v. 1882	118.90
3 1/2 v. 1882	119.30
3 1/2 v. 1882	119.70
3 1/2 v. 1882	120.10
3 1/2 v. 1882	120.50
3 1/2 v. 1882	120.90
3 1/2 v. 1882	121.30
3 1/2 v. 1882	121.70
3 1/2 v. 1882	122.10
3 1/2 v. 1882	122.50
3 1/2 v. 1882	122.90
3 1/2 v. 1882	123.30
3 1/2 v. 1882	123.70
3 1/2 v. 1882	124.10
3 1/2 v. 1882	124.50
3 1/2 v. 1882	124.90
3 1/2 v. 1882	125.30
3 1/2 v. 1882	125.70
3 1/2 v. 1882	126.10
3 1/2 v. 1882	126.50
3 1/2 v. 1882	126.90
3 1/2 v. 1882	127.30
3 1/2 v. 1882	127.70
3 1/2 v. 1882	128.10
3 1/2 v. 1882	128.50
3 1/2 v. 1882	128.90
3 1/2 v. 1882	129.30
3 1/2 v. 1882	129.70
3 1/2 v. 1882	130.10
3 1/2 v. 1882	130.50
3 1/2 v. 1882	130.90
3 1/2 v. 1882	131.30
3 1/2 v. 1882	131.70
3 1/2 v. 1882	132.10
3 1/2 v. 1882	132.50
3 1/2 v. 1882	132.90
3 1/2 v. 1882	133.30
3 1/2 v. 1882	133.70
3 1/2 v. 1882	134.10
3 1/2 v. 1882	134.50
3 1/2 v. 1882	134.90
3 1/2 v. 1882	135.30
3 1/2 v. 1882	135.70
3 1/2 v. 1882	136.10
3 1/2 v. 1882	136.50
3 1/2 v. 1882	136.90
3 1/2 v. 1882	137.30
3 1/2 v. 1882	137.70
3 1/2 v. 1882	138.10
3 1/2 v. 1882	138.50
3 1/2 v. 1882	138.90
3 1/2 v. 1882	139.30
3 1/2 v. 1882	139.70
3 1/2 v. 1882	140.10
3 1/2 v. 1882	140.50
3 1/2 v. 1882	140.90
3 1/2 v. 1882	141.30
3 1/2 v. 1882	141.70
3 1/2 v. 1882	142.10
3 1/2 v. 1882	142.50
3 1/2 v. 1882	142.90
3 1/2 v. 1882	143.30
3 1/2 v. 1882	143.70
3 1/2 v. 1882	144.10
3 1/2 v. 1882	144.50
3 1/2 v. 1882	144.90
3 1/2 v. 1882	145.30
3 1/2 v. 1882	145.70
3 1/2 v. 1882	146.10
3 1/2 v. 1882	146.50
3 1/2 v. 1882	146.90
3 1/2 v. 1882	147.30
3 1/2 v. 1882	147.70
3 1/2 v. 1882	148.10
3 1/2 v. 1882	148.50
3 1/2 v. 1882	148.90
3 1/2 v. 1882	149.30
3 1/2 v. 1882	149.70
3 1/2 v. 1882	150.10
3 1/2 v. 1882	150.50
3 1/2 v. 1882	150.90
3 1/2 v. 1882	151.30
3 1/2 v. 1882	151.70
3 1/2 v. 1882	152.10
3 1/2 v. 1882	152.50
3 1/2 v. 1882	152.90
3 1/2 v. 1882	153.30
3 1/2 v. 1882	153.70
3 1/2 v. 1882	154.10
3 1/2 v. 1882	154.50
3 1/2 v. 1882	154.90
3 1/2 v. 1882	155.30
3 1/2 v. 1882	155.70
3 1/2 v. 1882	156.10
3 1/2 v. 1882	156.50
3 1/2 v. 1882	156.90
3 1/2 v. 1882	157.30
3 1/2 v. 1882	157.70
3 1/2 v. 1882	158.10
3 1/2 v. 1882	158.50
3 1/2 v. 1882	158.90
3 1/2 v. 1882	159.30
3 1/2 v. 1882	159.70
3 1/2 v. 1882	160.10
3 1/2 v. 1882	160.50
3 1/2 v. 1882	160.90
3 1/2 v. 1882	161.30
3 1/2 v. 1882	161.70
3 1/2 v. 1882	162.10
3 1/2 v. 1882	162.50
3 1/2 v. 1882	162.90
3 1/2 v. 1882	163.30
3 1/2 v. 1882	163.70
3 1/2 v. 1882	164.10
3 1/2 v. 1882	164.50
3 1/2 v. 1882	164.90
3 1/2 v. 1882	165.30
3 1/2 v. 1882	165.70
3 1/2 v. 1882	166.10
3 1/2 v. 1882	166.50
3 1/2 v. 1882	166.90
3 1/2 v. 1882	167.30
3 1/2 v. 1882	167.70
3 1/2 v. 1882	168.10
3 1/2 v. 1882	168.50
3 1/2 v. 1882	168.90
3 1/2 v. 1882	169.30
3 1/2 v. 1882	169.70
3 1/2 v. 1882	170.10
3 1/2 v. 1882	170.50
3 1/2 v. 1882	170.90
3 1/2 v. 1882	171.30
3 1/2 v. 1882	171.70
3 1/2 v. 1882	172.10
3 1/2 v. 1882	172.50
3 1/2 v. 1882	172.90
3 1/2 v. 1882	173.30
3 1/2 v. 1882	173.70
3 1/2 v. 1882	174.10
3 1/2 v. 1882	174.50
3 1/2 v. 1882	174.90
3 1/2 v. 1882	175.30
3 1/2 v. 1882	175.70
3 1/2 v. 1882	176.10
3 1/2 v. 1882	176.50
3 1/2 v. 1882	176.90
3 1/2 v. 1882	177.30
3 1/2 v. 1882	177.70
3 1/2 v. 1882	178.10
3 1/2 v. 1882	178.50
3 1/2 v. 1882	178.90
3 1/2 v. 1882	179.30
3 1/2 v. 1882	179.70
3 1/2 v. 1882	180.10
3 1/2 v. 1882	180.50
3 1/2 v. 1882	180.90
3 1/2 v. 1882	181.30
3 1/2 v. 1882	181.70
3 1/2 v. 1882	182.10
3 1/2 v. 1882	182.50
3 1/2 v. 1882	182.90
3 1/2 v. 1882	183.30
3 1/2 v. 1882	183.70
3 1/2 v. 1882	184.10
3 1/2 v. 1882	184.50
3 1/2 v. 1882	184.90
3 1/2 v. 1882	185.30
3 1/2 v. 1882	185.70
3 1/2 v. 1882	186.10
3 1/2 v. 1882	186.50
3 1/2 v. 1882	186.90
3 1/2 v. 1882	187.30
3 1/2 v. 1882	187.70
3 1/2 v. 1882	188.10
3 1/2 v. 1882	188.50
3 1/2 v. 1882	188.90
3 1/2 v. 1882	189.30
3 1/2 v. 1882	189.70
3 1/2 v. 1882	190.10
3 1/2 v. 1882	190.50
3 1/2 v. 1882	190.90
3 1/2 v. 1882	191.30
3 1/2 v. 1882	191.70
3 1/2 v. 1882	192.10
3 1/2 v. 1882	192.50
3 1/2 v. 1882	192.90
3 1/2 v. 1882	193.30
3 1/2 v. 1882	193.70
3 1/2 v. 1882	194.10
3 1/2 v. 1882	194.50
3 1/2 v. 1882	194.90
3 1/2 v. 1882	195.30
3 1/2 v. 1882	195.70
3 1/2 v. 1882	196.10
3 1/2 v. 1882	196.50
3 1/2 v. 1882	196.90
3 1/2 v. 1882	197.30
3 1/2 v. 1882	197.70
3 1/2 v. 1882	198.10
3 1/2 v. 1882	198.50
3 1/2 v. 1882	198.90
3 1/2 v. 1882	199.30
3 1/2 v. 1882	199.70
3 1/2 v. 1882	200.10
3 1/2 v. 1882	200.50
3 1/2 v. 1882	200.90
3 1/2 v. 1882	201.30
3 1/2 v. 1882	201.70
3 1/2 v. 1882	202.10
3 1/2 v. 1882	202.50
3 1/2 v. 1882	202.90
3 1/2 v. 1882	203.30
3 1/2 v. 1882	203.70
3 1/2 v. 1882	204.10
3 1/2 v. 1882	204.50
3 1/2 v. 1882	204.90
3 1/2 v. 1882	205.30
3 1/2 v. 1882	205.70
3 1/2 v. 1882	206.10
3 1/2 v. 1882	206.50
3 1/2 v. 1882	206.90
3 1/2 v. 1882	207.30
3 1/2 v. 1882	207.70
3 1/2 v. 1882	208.10
3 1/2 v. 1882	208.50
3 1/2 v. 1882	208.90
3 1/2 v. 1882	209.30
3 1/2 v. 1882	209.70
3 1/2 v. 1882	210.10
3 1/2 v. 1882	210.50
3 1/2 v. 1882	210.90
3 1/2 v. 1882	211.30
3 1/2 v. 1882	211.70
3 1/2 v. 1882	212.10
3 1/2 v. 1882	212.50
3 1/2 v. 1882	212.90
3 1/2 v. 1882	213.30
3 1/2 v. 1882	213.70
3 1/2 v. 1882	214.10
3 1/2 v. 1882	214.50
3 1/2 v. 1882	214.90
3 1/2 v. 1882	215.30
3 1/2 v. 1882	215.70
3 1/2 v. 1882	216.10
3 1/2 v. 1882	216.50
3 1/2 v. 1882	216.90
3 1/2 v. 1882	217.30
3 1/2 v. 1882	217.70
3 1/2 v. 1882	218.10
3 1/2 v. 1882	218.50
3 1/2 v. 1882	218.90
3 1/2 v. 1882	219.30
3 1/2 v. 1882	219.70
3 1/2 v. 1882	220.10
3 1/2 v. 1882	220.50
3 1/2 v. 1882	220.90
3 1/2 v. 1882	221.30
3 1/2 v. 1882	221.70
3 1/2 v. 1882	222.10
3 1/2 v. 1882	222.50
3 1/2 v. 1882	222.90
3 1/2 v. 1882	223.30
3 1/2 v. 1882	223.70
3 1/2 v. 1882	224.10
3 1/2 v. 1882	224.50
3 1/2 v. 1882	224.90
3 1/2 v. 1882	225.30
3 1/2 v. 1882	225.70
3 1/2 v. 1882	226.10
3 1/2 v. 1882	226.50
3 1/2 v. 1882	226.90
3 1/2 v. 1882	227.30
3 1/2 v. 1882	227.70
3 1/2 v. 1882	228.10
3 1/2 v. 1882	228.50
3 1/2 v. 1882	228.90
3 1/2 v. 1882	229.30
3 1/2 v. 1882	229.70
3 1/2 v. 1882	230.10
3 1/2 v. 1882	230.50
3 1/2 v. 1882	230.90
3 1/2 v. 1882	231.30
3 1/2 v. 1882	231.70
3 1/2 v. 1882	232.10
3 1/2 v. 1882	232.50
3 1/2 v. 1882	232.90
3 1/2 v. 1882	233.30
3 1/2 v. 1882	233.70
3 1/2 v. 1882	234.10
3 1/2 v. 1882	234.50
3 1/2 v. 1882	234.90
3 1/2 v. 1882	235.30
3 1/2 v. 1882	235.70
3 1/2 v. 1882	236.10
3 1/2 v. 1882	236.50
3 1/2 v. 1882	236.90
3 1/2 v. 1882	237.30
3 1/2 v. 1882	237.70
3 1/2 v. 1882	238.10
3 1/2 v. 1882	238.50
3 1/2 v. 1882	238.90
3 1/2 v. 1882	239.30
3 1/2 v. 1882	239.

