



# Die Reichseisenbahnen im Expertenbericht \*)

Die Darstellung der Reichsregierung konzentriert mit dem Wortlaut

Von Staatsminister Dr. Helfferich.

Den am 9. April von der deutschen Regierung ausgehenden Antrag um den Expertenbericht habe ich nicht nur in dem englisch-französischen Vertrag des umfangreichen Dokumentes verglichen. Den Vorwurf, daß dieser Antrag in tendenziöser Weise aufgemacht ist, daß er die beabsichtigten und schwerer Bedingungen der deutschen Öffentlichkeit geradezu unterzögen bei, mußte es in vollem Maße aufheben. Die von der Reichsregierung angebotene Betäubungsmethode und gleichzeitig den wahren Charakter der Expertenverschiebung wie in den nachfolgenden Ausführungen zunächst an dem Beispiel der Reichseisenbahnen darzustellen.

Die formale Konstitution der internationalen Alltagsgesellschaft, an die unsere Reichseisenbahnen ausgeliefert werden sollen, sei zum besseren Verständnis der materiellen Bestimmungen kurz rekapituliert:

Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 3 Milliarden Goldmark Veranlagung und 15 Millionen Goldmark der deutschen Regierung überlassen. Die 15 Millionen Goldmark von der Reichsregierung für ihre finanziellen Zwecke sind dem internationalen Markt begeben werden sollen, ferner aus 13 Milliarden Goldmark gewöhnlicher Aktien, die der deutschen Regierung überlassen werden. Die Eisenbahngesellschaft wird ausfinden der Reparationskommission mit einer Obligationsschuld in Höhe von 11 Milliarden Goldmark belastet, die als erste Hypothek auf das gesamte Reichseigentum eingetragen wird und die vorweg mit 5 Prozent jährlich zu verzinsen und mit 1 Prozent jährlich plus erwarteter Zinsen zu tilgen ist. Zu dieser Annuität sind 100 Millionen Goldmark, ferner von 200 Millionen Goldmark, der von der Eisenbahngesellschaft als „Verkehrssteuer“ an die Kasse der Reparationskommission zu zahlen ist. Ansgang beträgt also die der Reichsregierung zugedachte Last, abgesehen von den Zinsen, aber in ihrer Höhe noch nicht 200 Millionen Goldmark, sondern 300 Millionen Goldmark jährlich.

## Die Organe der Eisenbahngesellschaft.

Die Organe der Eisenbahngesellschaft sind: Der Verwaltungsrat, der aus 15 Mitgliedern mit dem „Aufsichtsrat“ des deutschen Aktienrechts); 2. der Generaldirektor,

3. der zur Wahrung der Interessen der Obligationäre zu bestellende Kommissar.

Der von der deutschen Regierung verordnete Aufsatz sucht den Anschein des Dominanzes des deutschen Einflusses zu erwecken, indem er schreibt:

„Der Generaldirektor der Reichseisenbahngesellschaft ist deutsch, ebenso der Vorsitzende des Verwaltungsrats. Der Verwaltungsrat besteht in der ersten Hälfte aus 10 Mitgliedern, von denen 5 die Hälfte von der deutschen Regierung und von dem Treuhänder der Obligationäre 5 Mitglieder sollen 5 Deutsche sein, so daß im ganzen der Verwaltungsrat aus 14 Deutschen und 1 Mitglied der deutschen Regierung besteht.“

Obwohl in der ersten Hälfte des Verwaltungsrats, dessen Funktionen jedoch durch den Verwaltungsrat und vor allem den Kommissar stark eingeschränkt, die deutsche Staatsangehörigkeit ausgedehnt hat. Nicht richtig ist, daß man sich dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats, der im Falle von Stimmengleichheit die deutsche Regierung, die andere Hälfte des Verwaltungsrates von der deutschen Regierung erheben wird. Vielmehr sollen, sobald die Vorgesetzten begeben sind — und diese Begeben ist für eine nahe Zeit im Auge gefaßt — 4 Mitglieder von den Vorgesetzten gewählt werden, während sich die 10 Mitglieder des Verwaltungsrats zu ernennenden Mitglieder gleichzeitig auf 5 verringert. Ein Vorschlag in Bezug auf die Staatsangehörigkeit der von den Vorgesetzten zu wählenden Mitglieder ist nicht gemacht. Da die Vorgesetzten in der Hauptsache für den internationalen Markt vorgesehen sind, ist mir überflüssig, daß die andere Hälfte des Verwaltungsrats ausländische Vertreter wählen dürfen. Der Präsident des Verwaltungsrats ist aus den von den Vorgesetzten gewählten Mitgliedern zu ernennen. Am Gegenstand zu der von der deutschen Regierung beorderte Darstellung kann also der Fall sehr wohl eintreten, daß 13 von den 14 Mitgliedern des Verwaltungsrats, der deutschen Regierung, aus dem Hause der 13 Milliarden Goldmark Stammschuldner, im Verwaltungsrat in der Minderheit sein.

Vom Kommissar, dem Vertreter der Obligationäre und Vertretern der Reparationskommission, sagt der Auftrag der deutschen Regierung lediglich:

„Solange der Zinsendienst nicht vollständig ist, wird sich seine Tätigkeit im wesentlichen darauf beschränken, den Stand des Unternehmens, namentlich in finanzieller Hinsicht, zu beobachten und darüber zu berichten, daß die Interessen der Gläubiger geschützt werden.“

An Werkstätte soll der Kommissar für sich und sein Personal nicht das weitestgehende Inspektionsrecht haben, sondern auch alle Entschädigungen, die „normalerweise“ zur Kompensation der Generaldirektoren gehören, sind ihm zu unterstellen. Wenn er durch irgendeine Maßnahme die Rechte oder Interessen der Obligationäre oder der Reparationskommission bedroht erachtet und der Generaldirektor sich seinen Forderungen nicht fügen hat der Verwaltungsrat die Entscheidung zu treffen. Was aber erst, wenn der Zinsendienst der Obligationäre nicht vollständig ist, der Kommissar gefordert hat?

Die Regierungsausgabe geht über diesen wichtigsten Punkt mit besonderem Schweigen hinweg. An dem Bericht des französischen und des englischen Eisenbahnenexperten, den das Expertenkomitee sich ausdrücklich zu eigen gemacht hat, heißt es darüber:

„Es scheint nicht nötig, im einzelnen die Frage zu diskutieren, welches die Position des Kommissars sein wird, wenn die deutschen Eisenbahnen nicht das Einkommen abwerfen, welches sie an die Reparationskommission abliefern müssen. In diesem Falle wird der Kommissar die Funktionen des Generaldirektors übernehmen und seinen Interessen zu diskutieren und dem Verwaltungsrat seine Vorschläge zu machen.“

\*) Anschließend geben wir eine von Dr. Helfferich nachgelassene Auseinandersetzung mit dem Sachverständigenausschuß, in dem die Eisenbahnen betreffen. Es ist eine Arbeit, die der Bräutigam in den letzten Stunden seines Lebens fertiggestellt und von Straßa aus abgeschrieben hat und erst nach seinem Tode in sein Vermächtnis erstreckte. Auch diese Ausführungen — leider sehr selten — beweisen wieder die unendliche Energie und die bis in alle Einzelheiten minutiöse Durchforschung des Stoffes, die seine Verfassungen von den Zeitgenossen nur so in geringem Maße und völlig unzulänglich nachhaken konnten.

wird der Kommissar seine Befehle erteilen, um einerseits Ausgaben einzufrieren, die er für ungerechtigt erachtet, andererseits, um die Tarife auf einen Stand zu erhöhen, den er für vernünftig anseht. Es ist offensichtlich notwendig, von der deutschen Regierung, daß der Kommissar die Befehle erteilt, daß der Kommissar als Vertreter der Alliierten, wenn die Zahlungen die festgesetzten Annuitäten nicht erreichen, ja, auch wenn eine ernste Gefahr eines nahen Scheiterns besteht, berechtigt sein wird, die effektive Leistung zu übernehmen.“

Da, in dem Angebotsentwurf, der die Experten vorschlagen, heißt es ausdrücklich, daß der Rechte des Kommissars in einem solchen Falle einschließen sollen:

„Das Recht, das Eisenbahnen und das ganze der Hypothek zugewiesene der Obligationäre unterworfen Eigentum, sei es im ganzen, sei es in einzelnen Teilen, auszugeben, zu verpfänden, zu verkaufen.“

Angesichts der Tatsache, daß die Befolgung der Reichseisenbahnen mit Zinsen und Tilgung für die an die Reparationskommission auszuliefernden Obligationen beträchtlich größer ist als der Beizug der Eisenbahnen in dem unterzeichneten und künftigen Deutschland der Reichsregierung, kann der Kommissar die „Gefahr eines nahen Scheiterns“ bei einem guten Willen jederzeit für vorliegend erachten. Mit der oben angeführten Bestimmung sind also die Reichseisenbahnen auf Gnade und Ungnade dem Vertrauensmann der Reparationskommission ausgeliefert.

## Die Befreiung der Eisenbahnhöhe des Reiches.

Aber auch wenn es nicht zum Ausbruch kommen sollte, ist die Befreiung der Eisenbahnhöhe des Reiches und die Unterstellung unserer nationalen Verkehrsnetzes unter den Einfluß unserer Artgenossen eine notwendige Konsequenz der Annahme der Expertenverschiebung. Der von der deutschen Regierung veröffentlichte Antrag schließt auch hier den Arbeitsplan. Es heißt dort:

„Die Reichseisenbahngesellschaft soll in ihrer Geschäftsführung vollständig frei sein. Die Rechte der Reichsregierung hinsichtlich der Tarife und Betriebsausgaben sind grundsätzlich anerkannt.“

Die Geschäftsführung der Reichseisenbahngesellschaft ist frei vor gegenüber dem Deutschen Reich, nicht aber frei gegenüber den alliierten Regierungen, die durch die ihnen zustehende Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsrates und vor allem durch den durch die Vertreternorgane zu bestellenden Kommissar die Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaft maßgebend beeinflussen wollen, können und werden.

Was die nach dem deutschen Regierungsausgabe „grundständig anerkannte Tarife und Betriebsausgaben“ der deutschen Regierung anlangt, so wird in dem Expertenbericht diese Tarife- und Betriebsausgaben, die deutsche Regierung, ist eine solche Aufsicht über die Tarife und den Betrieb der Eisenbahngesellschaft ausüben, wie sie notwendig ist für die Wahrung einer differenziellen Behandlung und für den Schutz des Publikums.“

„Ist das German Government will have had control over the tariff and operating charges, it is necessary to prevent discrimination and protect the public.“

Die Tarifpolitik der deutschen Regierung bedeutet also eine Pflicht der deutschen Regierung, darüber zu wachen, daß die Eisenbahngesellschaft keine Tarifbegünstigungen irgendwelcher Art gewährt, und die Aufsicht der deutschen Regierung über den Betrieb beschränkt sich auf die Eisenbahngesellschaft für den Publikums. Am übrigen ist die Eisenbahngesellschaft frei — gegenüber der deutschen Regierung.

Der wahre Sinn der Expertenverschiebung ist in der Bestimmung des Expertenberichts enthalten:

„Es wird unzulässig eine willkürliche oder relative Befreiung der gegenwärtigen Lage zu erlangen, solange die Eisenbahnen unter der Kontrolle der deutschen Regierung bleiben. Die leitende Idee des Regierungsberichts in der Befreiung der Eisenbahnen ist, die Eisenbahnen im Interesse der deutschen Nation zu betriebsmäßig zu betreiben, aber nicht darum getrieben, die Zinsen auf das investierte Kapital herauszuwickeln, und die Experten sind der Ansicht, daß der wüßige Bruch mit diesen alten Traditionen das verwerfliche ist.“

In dem Bericht der beiden Spezialkommissionen, den das Expertenkomitee sich zu eigen gemacht hat, heißt es zu demselben Thema:

„Grundsätzlich der Maßnahmen zur Erzielung der oben angegebenen Ergebnisse übersehen wir: die Eisenbahnen müssen als Erwerbsunternehmen betrieben werden, d. h. energetisch mit dem Geschäft der Tarife zu festhalten, das ein möglichst hoher Einnehmungsbeitrag erzielt wird, andererseits die Ausgaben auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Die deutsche Eisenbahnverwaltung war früher mit einem Arbeiten nach diesen Grundsätzen entfernt.“

„Es ist bedauerlich, daß die Eisenbahnenverwaltung in der Vergangenheit die Zinsen auf das investierte Kapital herauszuwickeln, und die Experten sind der Ansicht, daß der wüßige Bruch mit diesen alten Traditionen das verwerfliche ist.“

„In dem Bericht der beiden Spezialkommissionen, den das Expertenkomitee sich zu eigen gemacht hat, heißt es zu demselben Thema:

„Grundsätzlich der Maßnahmen zur Erzielung der oben angegebenen Ergebnisse übersehen wir: die Eisenbahnen müssen als Erwerbsunternehmen betrieben werden, d. h. energetisch mit dem Geschäft der Tarife zu festhalten, das ein möglichst hoher Einnehmungsbeitrag erzielt wird, andererseits die Ausgaben auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Die deutsche Eisenbahnverwaltung war früher mit einem Arbeiten nach diesen Grundsätzen entfernt.“

„Es ist bedauerlich, daß die Eisenbahnenverwaltung in der Vergangenheit die Zinsen auf das investierte Kapital herauszuwickeln, und die Experten sind der Ansicht, daß der wüßige Bruch mit diesen alten Traditionen das verwerfliche ist.“

„In dem Bericht der beiden Spezialkommissionen, den das Expertenkomitee sich zu eigen gemacht hat, heißt es zu demselben Thema:

„Grundsätzlich der Maßnahmen zur Erzielung der oben angegebenen Ergebnisse übersehen wir: die Eisenbahnen müssen als Erwerbsunternehmen betrieben werden, d. h. energetisch mit dem Geschäft der Tarife zu festhalten, das ein möglichst hoher Einnehmungsbeitrag erzielt wird, andererseits die Ausgaben auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Die deutsche Eisenbahnverwaltung war früher mit einem Arbeiten nach diesen Grundsätzen entfernt.“

„Es ist bedauerlich, daß die Eisenbahnenverwaltung in der Vergangenheit die Zinsen auf das investierte Kapital herauszuwickeln, und die Experten sind der Ansicht, daß der wüßige Bruch mit diesen alten Traditionen das verwerfliche ist.“

„In dem Bericht der beiden Spezialkommissionen, den das Expertenkomitee sich zu eigen gemacht hat, heißt es zu demselben Thema:

„Grundsätzlich der Maßnahmen zur Erzielung der oben angegebenen Ergebnisse übersehen wir: die Eisenbahnen müssen als Erwerbsunternehmen betrieben werden, d. h. energetisch mit dem Geschäft der Tarife zu festhalten, das ein möglichst hoher Einnehmungsbeitrag erzielt wird, andererseits die Ausgaben auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Die deutsche Eisenbahnverwaltung war früher mit einem Arbeiten nach diesen Grundsätzen entfernt.“

„Es ist bedauerlich, daß die Eisenbahnenverwaltung in der Vergangenheit die Zinsen auf das investierte Kapital herauszuwickeln, und die Experten sind der Ansicht, daß der wüßige Bruch mit diesen alten Traditionen das verwerfliche ist.“

„In dem Bericht der beiden Spezialkommissionen, den das Expertenkomitee sich zu eigen gemacht hat, heißt es zu demselben Thema:

„Grundsätzlich der Maßnahmen zur Erzielung der oben angegebenen Ergebnisse übersehen wir: die Eisenbahnen müssen als Erwerbsunternehmen betrieben werden, d. h. energetisch mit dem Geschäft der Tarife zu festhalten, das ein möglichst hoher Einnehmungsbeitrag erzielt wird, andererseits die Ausgaben auf ein Mindestmaß herabzusetzen. Die deutsche Eisenbahnverwaltung war früher mit einem Arbeiten nach diesen Grundsätzen entfernt.“

ausdrücklich das Recht vor, in der Folgezeit die Tarife zu ändern. In welcher Richtung die Veränderungen dem Zweck des Kommissars und der Vertreter der Reparationskommission in der Verwaltungsgesellschaft geben werden, kann nach den vorhergehenden Ausführungen nicht festgestellt werden, aber wird nach der drücklichen Verbindung der Eisenbahnenexperten der Expertenkomitee, die zweifelslos einflußreiche Mitglieder der fünftägigen Verwaltungsgesellschaft sein werden, völlig gelöst. Das Sachverständigenkomitee hat sich dahin aus, daß die in den letzten Monaten der Expertenverschiebung vom Standpunkte des Interesses der Eisenbahn nicht zu redigieren sind, und die Tarife ein gutes Stück höher (a good deal higher) sein werden können, als es die deutschen Beamten für vernünftig halten. Insbesondere kritizieren die Sachverständigen die Maßnahmen vorgeschlagenen Tarifiermäßigungen vom Standpunkte der deutschen Eisenbahnen. Sie weisen dem Kommissar ausdrücklich die Aufgabe zu, diesen Ausnahmestellen seine Aufmerksamkeit zu widmen:

„Es ist klar, daß die alliierten Nationen ein Recht haben sich den zu widersetzen, daß die Bestimmungen der deutschen Eisenbahnen vergrößert wird, um der deutschen Sachverständigen über die überfälligen Warten einen unvernünftigen Vorteil zu geben.“

Der Kommissar wird die Funktion haben, über solche Angelegenheiten von zentraler Wichtigkeit, an die ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrates zu berichten, und die Experten werden mehr sein. Die Tarife der deutschen Eisenbahnen werden nicht mehr nach den Bedürfnissen der deutschen Eisenbahnen, sondern nach den Wünschen unserer ausländischen Statthalter festgesetzt werden.“

Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.

## Drohung der Kapital- und Personalausgaben.

In Frage stehen hier vor allem die sich auf die Verstaatlichung und Erweiterung der Eisenbahnen beziehenden Ausgaben des Reiches und andererseits die laufenden Betriebsausgaben. In beiden Punkten sollen nach dem Expertenbericht fünfzigsten lediglich die Gesichtspunkte eines privatwirtschaftlichen Erwerbsunternehmens Anwendung finden.

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

„Nicht minder wichtig wie der Bericht des Reiches auf die Eisenbahnhöhe sind die Wirkungen, die sich aus dem Entwurf der Vertreter der Reparationskommission auf die auswärtige Wirtschaft der Reichseisenbahnen ergeben.“

„Nicht nur nach dem Harzungen, daß fünfzigsten in Deutschland nicht die Heiligkeit Eisenbahnen gelten werden kann. Denn die zu erwerbende Eisenbahngesellschaft erhebt das ausschließliche Monopol auf für die fünftägige Erweiterung des deutschen Eisenbahnsystems, und darüber, ob solche Erweiterung gemacht werden sollen oder nicht, entscheidet der Verwaltungsrat.“

Diese Seiten zeigen deutlich genug die Konfession des Herrn... Mit diesen Seiten des Expertenberichtes zum Augen...

# Der städtische Etat nicht verabschiedet

## Ein Sabotageakt der Linken - Räumung der Tribüne

Stadtvorsteher Keil eröffnet die Sitzung und widmet... den verstorbenen Rektor der Universität, Geheimrat von...

Den Magistratsanträgen auf Aufhebung der Nachträge... Stadtvorsteher Keil eröffnet die Sitzung und widmet...

Die mit bereits mitgeteiltem Bericht der Magistrat die Er...

Räumung der Tribüne... Es kommt hierauf zu höchsten Anträgen und...

Stadtv. Noediger (Deutschnat) bringt bei dieser Gelegen...

Der kommunale Antrag auf Uebernahme der Schulen für...

# Hochofen I

Ein oberflächlicher Roman von Hans Richter.

Brud' gab sich seinen Plänen hin. Wenige Tage nach...

Stadtv. Noediger (Deutschnat) bringt bei dieser Gelegen...

Stadtv. Noediger (Deutschnat) bringt bei dieser Gelegen...

# Volkswohlthat

## Keine Verhandlungen über ein Tabakmonopol

Die von der „Spruch-Kommission“ gebildete Sachkommission...

Magdeburg, 28. April. 300 Zentner Meis prompt 25,25...

## Leipziger Börse vom 28. April

Table with 4 columns: Name, 28. 4., 29. 4., 28. 4., 29. 4. Lists various stocks and their prices.

## Wertbeständige Anleihen

Table with 4 columns: Name, 28. 4., 29. 4., 28. 4., 29. 4. Lists bonds and their values.

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt

