

Bezugspreis

In der Hauptredaktion über den im Stadtgebiet und den Vororten errichteten Ausgabstellen abgezahlt: vierjährlich 44.50, bei zweijähriger Abteilung 22.50, bei jährlicher Abteilung 11.50. Durch die Post bezogen für Sachsenland und Oberreit: vierjährlich 4.50, dreijährige Ausgabe: vierjährlich 4.50, im Ausland: monatlich 4.75.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um 7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaktion und Expedition:

Johanniskirche 8.

Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis spät 7 Uhr.

Filialen:

Cito Klein's Tortin, Alfred Hahn, Universitätsstraße 3 (Pariserstr.).

Louis Völker,

Katharinenstraße 14, par. und Königplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt

und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig,
des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Nr. 112.

Freitag den 3. März 1899.

Anzeigen-Preis

die gespaltene Zeitseite 20 Pf.

Reklamen unter dem Redaktionstitel (gezahlt) 50 Pf., vor den Nummernziffern (gezahlt) 40 Pf.

Größere Schriften laut untenem Preisdruck, Toblerscher und Zifferblatt nach höherem Tarif.

Extra-Billagen (gezahlt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postförderung 40 Pf., mit Postförderung 40 Pf.

Annahmeschluß für Anzeigen:

Abend-Ausgabe: Samstag 10 Uhr.

Morgen-Ausgabe: Montag 4 Uhr.

Bei den Filialen und Auslandsschulen je eine halbe Stunde früher.

Anzeigen sind zu senden an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Pötz in Leipzig.

Die Eisenbahndebatte im Reichstage.

Das Eisenbahntoress im deutschen Reich ist zwar noch der tatsächlichen Entwicklung der Dinge mehr Gegenstand als das Eisenbahntoress im Reichstag; doch haben wir auch im Reichstag alljährlich eingeschlagene Eisenbahndebatten, zunächst aus Anlass des Gesetzes des Reichseisenbahnamtes und der Reichseisenbahndaten in Elsch-Wiehringen. Die Kompetenzfrage spielte damals auch wieder in den beiden diesen Szenen gemeinsamen Sitzungen vom 24. und 25. Februar eine große Rolle. Von preußischer Seite wurde überwältigender Weise betont, daß der Reichstag nach der Verfolgung des Rechts habe, sich mit Eisenbahndingen zu beschäftigen; weiter wurde ausgeführt, daß Artikel 45 des Reichsverfassung, der einheitliche Eisenbahntarif vorschreibt, nicht genügend ausgedehnt sei, daß das Reichseisenbahntoress eine zu geringe Einflussnahme auf die Preußischen Eisenbahnen habe u. s. w. Demgegenüber betonte ein frisonsecessionistischer Redner, daß das Reichseisenbahntoress nicht in der Lage sei, seinen Willen den einzelnen Eisenbahnen einfach aufzuzwingen; der Artikel 45 der Verfassung gäbe ihm nur ganz allgemeine Befugnisse, aber keine Maßnahmefähigkeit über die sozialen Eisenbahnbewegungen. Auch das Bismarck'sche Projekt des Eisenbahnerstaatsaufbaus durch den Reichstag, welches Mitte der Vorjahre durch den Widerspruch der Mittelpartei scheiterte, wurde gestreift. Derlei theoretische Gründerungen sind gewiß unschätzbar. Man kann mit Recht in seiner Weise behaupten, daß Bestimmungen der Reichsverfassung im Eisenbahnbereich, welche von vornherein eine allmäßliche Entwicklung voraussetzen, heute noch unbillige Weise nicht erfüllt seien. So sollte man sich einfach auf den Boden der historischen Entwicklung und der tatsächlichen Verhältnisse stellen und Kompetenzfragen und dergl. gleichzeitig bei Seite lassen.

Ankündigung muß werden, daß auch auf frisonsecessionistischer Seite alle alten präzisen Klagen gegen das Staatsbahnrecht überhaupt mehr zurücktreten. Wenn einer dieser Redner meinte, die Eisenbahnen würden im Interesse der Eisenbahnen, d. h. im sozialen Interesse, und nicht im Rechteinsere des Reichs verwalten, so sind das billige Behauptungen, denen man einen freien Beweis, daß eine volle Reichseisenbahndurchführung anders handeln würde, nicht entgegenzuhalten. Ganz sicher aber darf man behaupten, daß bei der Bunt und reichenden Zusammenfassung des Reichstags dessen Bevölkerung der Eisenbahnpolitik — wenn diese eben parlamentarischen Einflüssen unterstellt wäre — noch viel bessere Felle stellen und der tatsächlichen Verhältnisse stellen und Kompetenzfragen und dergl. gleichzeitig bei Seite lassen.

Angerufen muß werden, daß auch auf frisonsecessionistischer Seite alle alten präzisen Klagen gegen das Staatsbahnrecht überhaupt mehr zurücktreten. Wenn einer dieser Redner meinte, die Eisenbahnen würden im Interesse der Eisenbahnen, d. h. im sozialen Interesse, und nicht im Rechteinsere des Reichs verwalten, so sind das billige Behauptungen, denen man einen freien Beweis, daß eine volle Reichseisenbahndurchführung anders handeln würde, nicht entgegenzuhalten. Ganz sicher aber darf man behaupten, daß bei der Bunt und reichenden Zusammenfassung des Reichstags dessen Bevölkerung der Eisenbahnpolitik — wenn diese eben parlamentarischen Einflüssen unterstellt wäre — noch viel bessere Felle stellen, als eine solche Einflussnahme des preußischen Staatsbahnregimes.

Wenn man sich erinnert, wie schon voriges Jahr gegenüber dem zum Thell übertrittenen Sturm, der Ende 1897 bis wegen der vermehrten Eisenbahnfälle gegen die Staatsbahnverwaltung erhoben hatte, die Parlamentsdebatte gleichermaßen abfielen, so kann man mit Bekämpfung konfrontiert, daß jetzt von ähnlichen Vorwürfen kaum mehr die Rede sei, daß die großen Anstrengungen und die bestreiten Erfolgen unaufzählig wurden. Ein frisonsecessionistischer Redner sprach allerdings die Einschränkung aus: „Es werden immer noch zu viel Eisenbahnmaut gesammelt.“ Insofern jedoch, als den Idealen, aber nicht erreichbaren Standpunkt, daß gar keine Unfälle vorkommen, Gedanken müßtig und anstrengt. Der Präsident des Reichseisenbahnamtes Schulz betonte die seit vorherigen Jahr ergriffenen weiteren Vorstöße, u. s. w. Maßregeln und bemerkte, daß wir in Deutschland besser davon seien als auf andererhanden Bahnen. Wenn die letzten Monate des Jahres 1898/99 nicht noch weitere Unfälle bringen, werde die Zahl derselben sich 1899 nur auf ein Drittel der Zahl von 1880 belassen.

Hauptsächlich wurden Wünsche wegen des Tarif laut. Von der Linken verlangte man, daß es in 1891 in Kraft trete, genommene Reform der Personalausgaben immer noch nicht erfolgt sei; aber auch auf diesem Gebiet erkunden sich die Klagen und Vorberührungen nicht so ähnlich wie früher. Der Ansicht, daß hier noch eine weitere Gemäßigung der Gütertarife angebracht ist, wie sie aus der Rechten vertreten wird, welche die Gemäßigung der Personalausgaben vornehmlich wegen der Unschäftigkeit der sozialen Arbeiter forderte — diese Ansicht scheint weitere Kreise gewonnen zu haben. Es ist bezeichnend, daß die freiliegende Partei im preußischen Abgeordnetenhaus sich auf den Antrag befreundet hat, die Regierung aufzufordern, im Jahre 1899 die Arbeitsaufsicht u. s. w. Karlsruhe mindestens in dem-

selben Umfang auszugeben, wie im Vorjahr. Präsident Schulz bemerkte, daß wegen des Tarifvertrags vertiefte Verhandlungen und Erörterungen unter den deutschen Staatsbahnen stattgefunden haben, ein Ergebnis aber noch nicht mitgeteilt werden kann; und am folgenden Tage äußerte der Minister der öffentlichen Arbeiten Thiel in gleicher Weise, eine Vereinigung der Tarife ohne wesentliche Gemäßigung bei erwünscht und notwendig in diesem Sinne sprach man sich auch von nationalsozialistischer und sozialer Seite aus. Wiederum wurden ferne Vorhalte gemacht, daß auf den preußischen Staatsbahnen und auf den Reichseisenbahnen kleine Elektroloren, die sonst in Süddeutschland und Sachsen gestellt seien, nicht eingeführt werden. Minister Thiel glaubte sagen zu können, daß überhaupt ein großer Teil der vielen Wünsche, soweit möglich, erfüllt werden sei. Die württembergischen Abgeordneten und die badischen Abgeordneten stellten nur innerhalb einer nicht zu weiten Zone durchführbar. Den Klagen über die Bahnsperrzeiten im Elsass habe der Minister entgegengestellt, daß früher seien bis acht Schaffner im Jahre bei der Fahrtartenrevision verloren worden, auf den preußischen Staatsbahnen aber seit der Personalsperre kein einziger mehr. Das Elsass werde man sich tatsächlich aus der Bahnsperrzeit entziehen, wenn sie anderweitig abgeschafft werden. Abgesehen von den lokalen Wünschen wegen Bahnsperrzeiten, Aufzehrungen u. s. w. wurde von österreichischer Seite besonders eine Decentralisierung, eine Verlegung der Centralstelle von Berlin nach Straßburg befürwortet. Außerdem meinte der sozialdemokratische Redner der Elsässer Delegation, er habe immer noch keine Vertrauen zum Reichstag, als zum elsass-lothringischen Staatsbaudienst. Auf Bemerkungen wegen Verwendung der Verkehrsabstapse und Bezahlung der Angestellten antwortete der Minister, die Verwendung der Vergütung der Reichseisenbahnen ergibt allerdings einen Anteil von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden erledigt. Das Befreiungsprojekt der Eisenbahnen erfordert allerdings einen Aufschub von 4.6 Prozent; wenn man aber die außerordentlichen Auswendungen einrechnet, so beträgt die Vergütung nur 3.0 Prozent. Der Minister habe die Interessen der preußischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen immer stärker auseinander gehalten, der Geschäftszettel von der Rechten fügt bei, durch Aufhebung der Personalunion der preußischen und Reichsbahnen würden die leichteren erheblichen Schäden