

Die Erledigung der „konstitutionellen Bedenken“ gegen die Finanzreform.

Die langwierige Budgetberathung, welche nächst den Gesetzen zur Ausführung der deutschen Gerichtsverfassung den größten Theil der ablaufenden Landtagssession erfüllt hat, ist nicht ohne ein erfreuliches Ergebnis geblieben.

Der Voranschlag der Ausgaben und Einnahmen selbst hat bei den eingehenden Erörterungen keinerlei nennenswerthe Abänderungen erfahren, auch der Antrag der Regierung, die Deckung des Mehrbedarfs für das laufende Jahr durch eine Anleihe zu bewirken, hat die Zustimmung des Abgeordnetenhauses gefunden. Der umfassende Generalbericht, welcher von der Budgetkommission erstattet worden ist, hat nach manchen Richtungen interessante Uebersichten über die Entwicklung und den Stand unserer Finanzverhältnisse gegeben, — die schließlichen Anträge der Kommission haben in einigen Punkten, namentlich in Betreff möglicher Ersparnisse bei den laufenden Ausgaben der Staatsverwaltung und der Einschränkung kostbarer Neubauten als völlig unbedenklich allseitige Zustimmung erhalten, — in anderen Punkten, insbesondere in Bezug auf die Eisenbahnpolitik hat in Folge eingehender und bedeutsamer Darlegungen Seitens der Staatsregierung eine Klärung der Auffassungen stattgefunden, welche zur schließlichen Ablehnung der Anträge führte, — in dem wichtigsten Punkte aber, welcher vorzugsweise den Anlaß zu den allgemeinen Erörterungen gegeben hatte, nämlich in Betreff des Verhältnisses des preussischen Finanzwesens zur Steuerreform im Reiche, ist eine wesentliche und ausdrückliche Uebereinstimmung der maßgebenden Auffassungen und damit ein politisches Ergebnis von unverkennbarer Wichtigkeit für die weitere Entwicklung der gemeinsamen Finanzpolitik erreicht worden.

Die von der Budgetkommission in dieser Beziehung beantragten Erklärungen lauteten:

„Im Interesse einer geordneten Finanzwirthschaft ist es geboten: das Gesetz vom 25. Mai 1873, betreffend die Klassen- und Einkommensteuer, dahin abzuändern, daß es ermöglicht wird, in dem Staatshaushaltsetat jährlich so viel an Klassen- und Einkommensteuer in Ansatz zu bringen, als zur Deckung des jeweiligen Ausgabebedarfs erforderlich ist.“

Die im Interesse des Deutschen Reichs und Preussens angestrebte Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs liegt nur dann im preussischen Staatsinteresse, wenn die volle Gewähr dafür gegeben wird, »daß der hierdurch, sei es durch Herabminderung der Matrikularbeiträge unter den im Etat von 1879/80 vorgesehenen Satz, sei es durch direkte Ueberweisung verfügbarer Einnahmen vom Reich, für Preußen disponibel werdende Betrag, insoweit über denselben nicht mit Zustimmung der Landesvertretung im Etat eine anderweitige Verfügung getroffen ist, jährlich unverkürzt zur Herabminderung der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer verwendet werde.«

Der Referent der Budgetkommission schloß die Begründung der Anträge mit dem Hinweise, daß die Kommission es für ihre Pflicht gehalten habe, Seitens der preussischen Landesvertretung die Hindernisse der Finanzreform im Reiche zu beseitigen. Durch Annahme der Resolutionen werde das Haus nicht bloß dem preussischen, sondern auch dem deutschen Vaterlande einen wesentlichen Dienst erweisen.

Hierauf ergriff der Finanzminister Hobrecht das Wort und äußerte Folgendes:

»Eine bestimmte Erklärung in Bezug auf diese Forderung abzugeben, hat die Regierung keine Veranlassung; wir sind alle darin einig, daß ihre Ausführung nicht möglich ist ohne eine tiefgreifende Reform der direkten Steuern, daß diese Reform nicht ernstlich in Angriff genommen werden kann, so lange die Mittel zur Durchführung nicht vorliegen, und daß es daher gegenwärtig zu keinem Ziele führen könnte, eventuell über derartige Konstruktionen zu berathen, die sich erst verwirklichen lassen, wenn eine bestimmte Reform durchgeführt ist. Was in diesem Augenblicke die Landesvertretung meines Erachtens, sobald es sich um eine Vermehrung der Einnahmen des Reichs handelt, fordern kann, so ist dies im Generalbericht selbst folgendermaßen ausgedrückt: »Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, bedeutet die Einführung einer beweglichen Steuer lediglich die Bethätigung des Willens: daß der Volksvertretung die Mitwirkung bei der Disposition über den im Reiche geforderten Mehrbetrag an Steuern, insbesondere zum Zwecke der

Erleichterung bei den direkten Steuern nicht vorenthalten werden soll.« Ich habe für meine Person in der Budgetkommission die Form bezeichnet, in welcher nach meiner Ueberzeugung eine Zustimmung erteilt werden könne, die dieser Forderung genüge und die im Stande wäre, den Einwand, der ja bisher mit einem gewissen Erfolge in den Berathungen des Reichstages einer sachlichen und unbefangenen Erörterung der Steuervorlagen entgegengestellt ist, zu beseitigen.

Es hat sich auch die Budgetkommission im Anschluß an diese meine Erklärung bemüht, eine Form zu finden, die dem Sinn derselben möglichst entspricht. Ich bin, durch eine ausdrückliche Allerhöchste Kabinetts-Ordre Sr. Majestät ermächtigt, das Einverständnis der königlichen Staatsregierung damit zu erklären, daß, insoweit eine Steuerreform des Reiches, sei es durch Herabminderung der Matrikularbeiträge unter den im Etat von 1879 vorgesehenen Satz, sei es durch direkte Ueberweisung verfügbarer Einnahmen vom Reich, für den preussischen Staat einen Betrag disponibel macht und insoweit über diese Mehreinnahmen nicht mit Zustimmung der Landesvertretung behufs Ueberweisung eines Theils der Grund- und Gebäudesteuer an die Kommunalverbände oder auf andere Weise Verfügung getroffen ist, ein entsprechender Betrag der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer zu erlassen ist.«

Der Minister fügte hinzu:

»Die Regierung legt einen besonderen Werth darauf, daß das Haus zu einer Beschlussfassung komme, die eine Uebereinstimmung mit der von mir abgegebenen Erklärung ausdrückt; sie sieht darin nicht nur eine Bestätigung ihrer Ansicht überhaupt, sondern sie wird daraus die Verpflichtung entnehmen, dem nächsten Landtage einen meiner Erklärung entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.«

Die Erklärung des Finanzministers wurde im Hause augenscheinlich mit großer Befriedigung aufgenommen. Dem Wunsche desselben, daß das Haus einen Beschluß fasse, in welchem die Uebereinstimmung mit der Regierung zum bestimmten Ausdruck gelange, wurde durch die Einfügung der Worte entsprochen: »unter dankbarer Annahme der mit Allerhöchster Ermächtigung abgegebenen Erklärung der Regierung.«

Mit dieser Uenderung wurde schließlich der Antrag der Budgetkommission von der großen Mehrheit des Hauses angenommen.

Durch diesen Beschluß dürfen die Bedenken, welche seit vorigem Jahre vom Standpunkte des preussischen konstitutionellen Rechts einer Vermehrung der Reichseinnahmen durch eine Steuerreform entgegen gesetzt wurden, als beseitigt gelten, und es ist somit von dieser Seite der Finanzreform im Reiche freie Bahn geschaffen.

Die Eisenbahnen und die Landeswohlfahrt.

Aus der Rede des Handelsministers Maybach bei der Berathung des Generalberichts der Budgetkommission in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Februar

(mit Bezug auf den Antrag:

die Staatsregierung aufzufordern, vom Ankauf von Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen).

— »Es ist wiederholt die Aufforderung an mich gerichtet, mit einem Programm hervorzutreten, mit einer Denkschrift, wie ich mir das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnverwaltung in Zukunft geordnet denke. Indessen, meine Herren, was sind Programme? Wollen Sie ein Programm mit meinem Namen verbinden, so kann das allerdings insofern geschehen, als ich, so lange ich in der Eisenbahnverwaltung thätig bin — und das ist ein Vierteljahrhundert — niemals den Gedanken verleugnet habe, weil ich ihn eben aus der praktischen Anschauung als richtig erkannt habe, daß das, was man gewöhnlich unter Staatseisenbahnsystem versteht, für einen Staat wie Preußen das Richtige sei. Indessen die Modalitäten der Ausführung, das Tempo, der Umfang der Maßregeln, welche zur Ausführung dieses Gedankens zu ergreifen sind, werden sich, wie es bei praktischen Leuten natürlich nicht anders sein kann, nach Zeit und Umständen richten, und dabei wird ganz gewiß

In einer Reihe mit die Finanzlage des Staats in Erwägung kommen.

Ich bringe den Passus der letzten Thronrede in Erinnerung, welcher lautet:

Im Interesse der Landeswohlthat erweist sich eine kräftigere Zusammenfassung und Ordnung des Eisenbahnwesens, sowie die Ergänzung des vaterländischen Eisenbahnnetzes in verschiedenen Theilen des Staates als unerlässlich. Sofern, wie gehofft wird, die behufs demnächstiger Ueberführung wichtiger Aktien Eisenbahn-Unternehmungen in die Hände des Staats und für den Bau einiger besonders dringlicher Eisenbahnlinien eingeleiteten Vorarbeiten bei Zeiten zum Abschluss gelangen, wird Ihnen eine beschlussfähige Vorlage zugehen.

Dieser Passus bezeichnet den Standpunkt der Staatsregierung, welche an dem festhält, was sie im Jahre 1876 gelegentlich der Vorlage wegen Uebertragung des Eigenthumsrechts des preussischen Staats an das Reich ausgesprochen hat, nämlich dass sie, sofern das Reich auf die preussische Uebernahme nicht eingehen möchte, es für nothwendig halte, im eigenen Lande mit denjenigen Maßregeln vorzugehen, welche das eigene Interesse gebietet. Ich darf als bekannt voraussetzen, dass der Gedanke, Reichseisenbahnen ins Leben zu führen in dem Umfange, wie sie das Gesetz vom 6. Juni 1876 ins Auge gefasst hat, bei unseren verbündeten Regierungen nicht den Anklang gefunden hat, auf den man glaubte rechnen zu dürfen. Es liegt keinerlei Anlass vor, nach irgend einer Seite einen Druck zu üben. Wir wollen ja alle Rücksicht nehmen auf die verbündeten Regierungen; indessen es wird uns nicht zu verdenken sein, dass wir uns in unserem Hause selbst vorläufig so einrichten, wie es unserm Interesse entspricht. Die Staatsregierung hat mit jenem Satz ausgesprochen wollen, und sie wiederholt es durch meinen Mund, und zwar in einem Beschlusse, den das Staatsministerium gefasst hat, dass sie die Durchführung des Staatseisenbahnsystems sich zur Aufgabe stellen will in demjenigen Umfange, welcher in jener Vorlage von 1876 bezeichnet worden ist, d. h. in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes.

Meine Herren, wie stehen denn die Dinge heute? Ich stimme dem, was hier gesagt worden: »wir haben in Bezug auf diese Frage nicht mehr freie Hand«, vollkommen bei. Wir befinden uns in der That in dem Staatseisenbahnsystem, in dem Sinne, den ich vorhin bezeichnet habe; allerdings gebe ich zu, nicht in einem vollkommenen Staatseisenbahnsystem, sondern in einem, wenn ich den Ausdruck gebrauchen darf, verkrüppelten, und zwar nicht zum Nutzen weder der Staatsbahnen noch der Privatbahnen. Sie haben seiner Zeit die Zustimmung gegeben zur Ausführung der großen Linie von Berlin nach Weklar. Sie hatten ein Netz im Osten, Sie hatten ein Netz im Westen, welches durch die Staatsbahnen der einverleibten Länder verstärkt worden war. Es fehlte aber die richtige Verbindung; eine solche sollte hergestellt werden, und diese Verbindung war die Linie Berlin - Weklar. Sie ist damals bezeichnet worden als das Rückgrat des Systems, welches nach der Ausführung bedürfe. Es ist das richtig, es ist aber bloß der Rückgrat, es fehlen noch die Rippen, vielleicht auch etwas Fleisch. Wenn Sie die Karte betrachten, so werden Sie finden, dass zwischen dem Staatseisenbahnnetz des Ostens und demjenigen des Westens, insofern sich die Richtung nach dem Unterrhein bewegt, eine sehr bedenkliche, übele Lücke sich befindet. Die Verbindung des östlichen und des westlichen Netzes empfiehlt sich aus technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen. —

Wenn Sie mich nun fragen, ja, wie denkt ihr denn mit dem Erwerb solcher Bahnen vorzugehen? Der Gedanke ist der, dass wir dem schwankenden Kredit solcher Gesellschaften den guten Kredit des Staats zu einem billigen Preise substituieren in Form einer Rente. Diese Rente würde nach der Auffassung der Regierung und nach den angeführten Erörterungen nicht allein kein Nachtheil sein für die Staatskasse, sondern sie würde bei vollster Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Aktionäre im Stande sein, dem Staat einen Vortheil zuzuführen, indem, wie gesagt, wirtschaftliche Ersparnisse ermöglicht werden, die nicht gering anzuschlagen sind, dadurch, dass wir z. B. Doppelbauten ersparen können.

Sie werden weiter fragen: wie kann man sich eine Organisation eines so großen Eisenbahnnetzes denken? Wir sinnen darüber nach, wie wir die Organisation der Staatsbahnen, nicht im Sinne der Centralisation, wenigstens nicht über das Maß hinaus, was für gewisse Gegenstände centralisirt werden muß, sondern im Sinne der Decentralisation zu bewirken gedenken. Wir wünschen Behörden zu haben, welche, mit den nöthigen Befugnissen ausgestattet, ein angemessenes Verkehrsgebiet in einfacher, beweglicher Weise leiten, — und das nicht allein, sie sollen in Bezug auf die Maßregeln, die sie im wirtschaftlichen Interesse ergreifen, Fühlung behalten mit den Bedürfnissen des Lebens, sie sollen nicht vom grünen Tische aus regieren, sie sollen mit denjenigen Vertretern des Verkehrs, welche bei der Entwicklung des Eisen-

bahnwesens ein lebhaftes Interesse haben, in fruchtbringender Verbindung bleiben. —

Die Budgetkommission schlägt Ihnen nun vor, Sie sollen in den verschiedenen Resolutionen die Regierung auffordern, abzuweichen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirtschaftlichen Verhältnissen vom Erwerb von Vollbahnen. Ja, meine Herren, ich muß gestehen, dass dieser Antrag für den Handelsminister in gewisser Beziehung etwas Anmuthendes hat; er verheißt ihm eine gewisse Ruhe in den nächsten Jahren, und bei der Ueberlastung der jetzigen Zeit könnte ich mir ja schon diese Ruhe gefallen lassen. Allein, meine Herren, Ruhe auf diesem Gebiet ist Rückschritt; ich kann deshalb auf eine solche Ruhe nicht eingehen.

Die Vorbereitungen, welche von uns getroffen waren, um mit einer ausführlicheren Vorlage an das Hohe Haus zu treten, sind bisher zu meinem Bedauern noch nicht so weit gefördert, dass es möglich sein würde, namentlich bei dem vorgerückten Stande der Session, in dieser Session noch vor Sie gebracht zu werden.

An diese Vorlage würde sich allerdings geknüpft haben eine Vorlage über die Ausführung und Subventionirung verschiedener Sekundärbahnlinien, welche wir als den Ausbau des jetzigen Eisenbahnnetzes zur Wohlthat des Landes für erforderlich erachten; wir hegen die Hoffnung, aus den Mitteln, welche uns noch zu Gebote stehen, aus Ersparnissen und ebenso aus den Mitteln, welche uns durch den Erwerb von Privatbahnen und durch den Umstand, dass der Staat gerade durch solche Erwerbungen besondere Mittel zur Verfügung erhalten könnte, das Sekundärbahnwesen in Preußen erheblich zu fördern, sei es, indem man Linien, für die andere Unternehmer mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit der betreffenden Landestheile sich nicht finden, für Staatsrechnung unter Beihilfe der Interessenten baut, sei es, indem man eine Subvention an Privatunternehmer gewährt, die den Interessenten es möglich macht, die betreffenden Sekundärbahnlinien zur Ausführung zu bringen.

Die aus allen Theilen des Landes nicht bloß an mich, sondern schon an meinen Vorgänger in großer Menge gelangten Anträge beweisen mir, wie sehr das Land das Bedürfnis hat, solcher Verkehrswege theilhaftig zu werden. Wir haben uns bemüht, mit den Mitteln des Reichs — mit der Post- und Telegraphenverwaltung und mit der Militärverwaltung — uns zu verständigen über diejenigen Erleichterungen, welche wir zur Förderung des Sekundärbahnwesens glauben im Anspruch nehmen zu müssen. Diese Verständigung ist gelungen; wir haben eine feste Basis für die Zukunft gewonnen.

Wenn die Regierung ausspricht, dass sie in dem vorhin angedeuteten Sinne sich dem Staatseisenbahnsystem zuwendet, so befindet sie sich, wie ich glaube, im Einklang mit den besten Traditionen der preussischen Verwaltung, mit dem ganzen bisherigen Gange der Gesetzgebung, mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens und auch mit der Haltung dieses hohen Hauses selbst. Gestatten Sie mir, meine Herren, zu diesem Zwecke einen kurzen Rückblick auf den Verlauf der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens, namentlich auch in Bezug auf die Gesetzgebung.

(Nach einem Rückblick auf die wichtigsten Thatsachen und Aeusserungen bis zu dem Berichte der Eisenbahn-Untersuchungskommission von 1873, welcher sich entschieden im Sinne der oben bezeichneten Eisenbahnpolitik aussprach, fuhr der Minister fort:)

Nun sind Bedenken verschiedener Art ausgesprochen worden, wenn auch nicht gerade gegen das Prinzip, so doch gegen die Opportunität (die augenblickliche Zweckmäßigkeit). Man fragt, sind denn die jetzigen Seiten geeignet für solche großen Unternehmungen? Ist nicht die wirtschaftliche, die finanzielle Lage des Landes so, dass wir absteigen müssen von allen weiteren Engagements? Meine Herren, die Staatsregierung ist nicht dieser Meinung; wirtschaftlich nicht, weil, wenn wir etwas nothwendig haben, wir gerade bedürfen einer Verbesserung unseres Eisenbahntransportwesens, im Interesse unserer Industrie, unserer Produktion, um konkurrenzfähig zu sein, — wir bedürfen billiger und gut eingerichteter Transportwege, und da gerade kann die Erweiterung des Staatseisenbahnsystems ganz außerordentlich nützliche Dienste leisten. Die Zusammenfassung desselben, die Möglichkeit, Einrichtungen zu treffen auf großen Strecken, ein großer Nutzen, wird es uns in den Stand setzen, für die Zukunft Einrichtungen zu treffen, welche dem Verkehr durch billige und gut eingerichtete Transportwege eine recht nöthige Erleichterung verschafft.

Sie sagen nun aber, ja die bisherigen Finanzergebnisse der Staatsbahnen sind doch zu betrübend, sie sind belastend für den Staat, sie enthalten eine Belastung der Steuerzahler. Ihre Kommission hat Ihnen ausgerechnet, dass die Staatsbahnen in der vollen Ausdehnung sich sogar nur mit 3,8 Prozent verzinsen werden. Diese Berechnung kann ich doch nicht anerkennen. Ich habe auch Berechnungen anstellen lassen, diese schließen mit anderen Resultaten. Es stellt sich danach heraus, dass der gesammte Ueberschuss der Staats-Eisenbahnen vom Jahre 1852 bis inklusive 1877-78, nach Abzug der Verzinsung der darauf verwendeten Anleihen und der Tilgung, noch

ein Ueberschuß verblieben ist, der an die Staatskasse hat abgeführt werden können, von über 140 Millionen Mark. Sie werden mit zugeben, daß, so betrachtet, das Resultat doch kein so übles ist.

Ich will noch eine andere Berechnung geben, welche die Summen enthält, die 1873 bis 1878 für das Eisenbahnwesen im Ganzen zur Verwendung gekommen sind: die Rechnung stellt sich so, daß noch immerhin ein Ueberschuß des Eisenbahnwesens verbleibt, der der Staatskasse zur Erleichterung der Steuerzahler baar zugeflossen ist, von 235 Millionen Mark.

— — War etwa die Anlage der Kriegskontribution in Staats-eisenbahnen eine schlechte? Wenn wir aus der Kriegskontribution Linien hergestellt haben und noch herstellen, welche das Land melioriren, welche die Steuerkraft heben, welche die Vertheidigungsfähigkeit des Landes bessern, haben wir dann die Kriegskontribution etwa schlecht angewendet? Ich glaube, meine Herren, wir hätten kaum einen besseren Zweck finden können.

Ich möchte nach allem dem auf das dringende bitten, für welche Resolution Sie sich auch entscheiden mögen, daß Sie sich in einem Sinne aussprechen, der für uns, für die Regierung ermutigend ist auf dem Wege, den sie beschritten hat, daß Sie uns vor der, ich kann sagen, Kalamität bewahren, von dem Wege, der nun einmal mit Ihrer Zustimmung betreten ist, wiederum auf einem andern einzulassen. Es ist ja ein Uebelstand, daß in der preussischen Eisenbahnpolitik wiederholt ein Schwanken vielleicht bemerkbar gewesen; dieses Schwanken dürfen wir aber nicht weiter fortsetzen, wir schädigen damit das Land. Will die Majorität dieses Hauses, die 1876 der Regierung auf dem betretenen Wege ihren Beifall gewährt hat, dazu übergehen, jetzt eine Schwenkung vorzunehmen, meine Herren, die Regierung macht sie nicht mit. Für mich selbst würde immer der Gedanke werthvoll sein, wenn ich nicht unterstützt werde durch die Zustimmung, sei es dieses Hohen Hauses, sei es des folgenden, an welches die betreffenden Vorlagen gelangen, daß ich wenigstens das Gute erstrebt habe, daß ich mir bewußt bin, was ich will, und daß ich mich schließlich mit dem Worte werde trösten müssen: in magnis voluisse sat est. (In großen Dingen hat auch entschiedenes Wollen seinen Werth.)

(Das Abgeordnetenhaus lehnte schließlich den Antrag der Budgetkommission ab.)

Die Eisenbahntarife und die wirthschaftlichen Interessen.

Der Reichskanzler Fürst Bismarck hat einen weiteren Schritt im Zusammenhange seiner Bestrebungen für die Förderung der Interessen des öffentlichen Verkehrs gethan, indem er Namens des Bundespräsidiums den Antrag bei dem Bundesrathe gestellt hat, die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Güter-Tarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen zu beschließen, und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuß zu berufen, welcher aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrathe näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahn-Verwaltung besitzen, zu bestehen hätte.

Die Reichsverfassung bestimmt in Artikel 45: Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken: 1) daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebs-Reglements eingeführt werden; 2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt werde.

In Uebereinstimmung mit den Absichten der Reichsverfassung wurde von einer Untersuchungskommission, welche im Jahre 1874 versammelt war, einstimmig ausgesprochen, daß die möglichst baldige Einführung einer einheitlichen Tarifordnung auf allen Bahnen Deutschlands als ein unabweisliches Bedürfnis anzusehen sei.

Nachdem in den folgenden Jahren noch mehrfache Berathungen stattgefunden hätten, wurde durch eine Konferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin im Februar 1877 im Wege der Vereinbarung zwischen den Staats- und Privatbahnverwaltungen ein System der Frachtberechnungen festgestellt, welches im Wesentlichen bisher besteht.

Die Erfahrungen aber, welche mit demselben bis jetzt gemacht worden sind, haben zur Genüge erwiesen, daß dessen Einführung nur einen geringen Fortschritt auf der Bahn der Bestrebungen zur Reformirung des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens bezeichnet, und daß dasselbe, vom Standpunkte der Einheitlichkeit aus, von nur zweifelhaftem Werthe ist. Abgesehen davon, daß die getroffenen Vereinbarungen noch keines-

wegs durchweg ins Leben geführt sind, ist auch auf denjenigen Verkehrsgebieten, bezüglich deren die Einführung als beendet anzusehen ist, die Zufriedenheit der Interessenten mit dem kaum eingeführten Zustande weit hinter dem erwarteten Maße zurückgeblieben.

Die Regulirung der Frachtpreise der Eisenbahnen als öffentlicher Verkehrswege, bei deren Benutzung die gleiche Behandlung Aller nicht beeinträchtigt oder künstlich beschränkt werden darf, ist für die wirthschaftlichen Interessen der Nation von weittragender Bedeutung. Die Reichsregierung wird sich der Ausübung der ihr verfassungsmäßig obliegenden Pflichten, einen den Anforderungen der nationalen Wirthschaft entsprechenden Zustand auf diesem Gebiete herbeizuführen, nicht länger entziehen dürfen, nachdem sich erwiesen hat, daß die bisher eingeschlagenen Wege nicht zum Ziele führen, und nachdem auf anderen Gebieten von minder umfassender Bedeutung die dem Reiche verfassungsmäßig zugewiesene Regelung bereits zu Ende geführt ist.

Die Eisenbahnen sind vom Staate monopolisirte, mit besonderen Vorrechten ausgestattete öffentliche Verkehrswege und können nur von einem Unternehmer befahren werden. Durch die ihnen konzessionsmäßig verliehenen Rechte der Expropriation, der Ausübung polizeilicher Funktionen, der Aufnahme öffentlicher Anleihen u. s. w. hat der Staat den Eisenbahnen einen Theil der staatlichen Hoheitsrechte eingeräumt. Die Verleihung dieser Hoheitsrechte ist nicht im Interesse des Bahneigentümers, sondern in demjenigen des Gemeinwohls erfolgt; hieraus folgt aber, daß die Ausübung des Bahnbetriebes nicht der Willkühr der Bahnverwaltungen überlassen werden darf, sondern daß derselbe nach den Bedürfnissen des Gemeinwohls und des öffentlichen Verkehrs geregelt werden muß.

Nach dieser Richtung hin stimmt die Lage der Eisenbahnen genau mit der staatsrechtlichen Stellung und den, ausschließlichen Interessen des Gemeinwohls dienenden, Aufgaben der übrigen öffentlichen Verkehrsanstalten überein.

Den desfallsigen Erwägungen würde es auch entsprechen, wenn bei der Bemessung der Transportpreise nicht vorherrschend die Rücksichten der Rentabilität maßgebend wären. Für den Staat darf nicht bloß die Rücksichtnahme auf die Höhe der Verzinsung des Anlagekapitals bei der Bemessung der Eisenbahntarife ausschlaggebend sein, sondern er hat außerdem auch die aus der wirthschaftlich richtigen Ausübung des von ihm gewährten oder geübten Privilegiums hervorgehende Befruchtung des allgemeinen Verkehrs und die Zunahme des Wohlstandes der Bevölkerung, sowie die damit im Zusammenhange stehende Erhöhung der staatlichen Lebenskraft der Nation in Rücksicht zu nehmen.

Es gereicht jedenfalls zum Nachtheil der Gesamtinteressen, wenn die Privateisenbahnen diese Gesichtspunkte außer Acht lassen müssen, und es ergiebt sich hieraus eine Verstärkung der Gründe, welche gegen das System der Privateisenbahnen überhaupt sprechen.

Wenn es hiernach keinem Zweifel unterliegen kann, daß die Festsetzung der Tariffätze nur der Staatsgewalt zugewiesen werden darf, welche allein im Stande ist, die Interessen des Allgemeinwohls auf diesem Gebiet mit erforderlichem Nachdrucke zu wahren, so ist auch die Richtung, nach welcher hin eine Regelung des Tarifwesens in Deutschland gegenwärtig vorzunehmen sein wird, durch die heutige Lage der deutschen Eisenbahnverhältnisse vorgezeichnet.

Die Thatfachen liegen jedenfalls vor, daß durch besondere, hierauf berechnete Tarife einzelnen Geschäftszweigen direkt ein höherer Aufschwung gegeben, eine lokale Produktion unmittelbar gefördert, selbst eine neue Industrie bewußt ins Leben gerufen worden ist, gleichwie dadurch unbestreitbar die Preise bestimmter Waaren in bestimmten Lokalitäten herabgedrückt werden können. Es kann den einzelnen Bahnverwaltungen das Recht aber nicht zustehen, gegenüber den hundertfach verwickelten Faktoren und Bedingungen der Produktion und Konsumtion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Thätigkeit, gewissermaßen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindiziren zu wollen. Es darf nicht von ihnen abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bildungen, wie die Ausnahmetarife, Industrien großzuziehen und gleichzeitig an

anderen Orten die von der Natur gegebenen Erwerbszweige zu bedrücken oder selbst zu unterdrücken.

Unter diesen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, daß der Tarif, ohne gewaltsame Verschiebungen der bestehenden Voraussetzungen der Produktion und Konsumtion herbeizuführen, den Anforderungen entsprechen muß: daß er in seiner Anlage klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen; — daß er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert; — daß er die Benachtheiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten; — daß er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransports durch unwirtschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährdet.

Diesen Anforderungen wird durch das bestehende Tarifsystem nicht entsprochen.

Die Nothwendigkeit der baldigen Herstellung eines geordneten Zustandes im deutschen Eisenbahn-Tarifwesen tritt in so dringender Weise hervor, daß zur Ausführung der gesetzlichen Regelung der Erlaß eines allgemeinen Reichs-Eisenbahngesetzes, welcher mit anderen noch nicht spruchreifen Fragen zusammenhängt, nicht abgewartet werden kann. Die gesonderte Ordnung des Tarifwesens unterliegt keinem Bedenken, da dasselbe ohnehin eine getrennte Materie auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung bildet und einer unabhängigen Behandlung fähig ist.

Indem daher Fürst Bismarck die Reform des Eisenbahn-Tarifwesens bei dem Bundesrathe anregt, glaubt derselbe nur an der Erfüllung einer Pflicht mitzuarbeiten, welche der Gesetzgebung des Reiches, der Nation gegenüber, obliegt.

Die Landtagsession geht nunmehr mit raschen Schritten ihrem Ende entgegen.

Die beiden Häuser haben sich in der letzten Woche in täglichen Sitzungen der weiteren Verständigung und Vereinbarung theils über die Justizgesetze, theils über andere Vorlagen gewidmet. Unter letzteren ist das Gesetz über die Vorbildung für den höheren Verwaltungsdienst hervorzuheben, in Bezug auf welches das Abgeordnetenhaus den letzten Beschlüssen des Herrenhauses zugestimmt und somit das endliche Zustandekommen des Gesetzes ermöglicht hat. Dagegen konnte eine Verständigung über die Vorlage in Betreff der sächsischen Domstifter nicht erreicht werden. Auch die Kompetenzgesetze konnten nicht mehr vereinbart werden.

Der Schluß der Session wird voraussichtlich am Freitag oder Sonnabend in vereinigter Sitzung der beiden Häuser im Allerhöchsten Auftrage durch den Vize-Präsidenten des Staatsministeriums Grafen zu Stolberg-Wernigerode vollzogen werden.

Der Reichstag hat in der Sitzung vom 13. den früheren Präsidenten von Jordanbeck, sowie als ersten Vize-Präsidenten den Abg. Freiherrn Schenk von Stauffenberg, — in der Sitzung vom 18. als zweiten Vize-Präsidenten den Fürsten von Hohenlohe-Sangenburg wiedergewählt.

Es fand darauf die erste Lesung der Gebührenordnung für Rechtsanwälte statt, welche an eine Kommission gewiesen wurde.

Die sozialdemokratischen Abgeordneten Frißche und Hasselmann, welche auf Grund der nach §. 28 des Sozialistengesetzes für Berlin erlassenen Ausnahmemaßregeln am 29. November v. J. aus Berlin ausgewiesen worden waren, sind in Folge der Einberufung des Reichstages wieder in Berlin eingetroffen, ohne daß die polizeiliche Aufsichtsverfassung zurückgenommen war. Nachdem der Polizeipräsident von Berlin der Staatsanwaltschaft davon Anzeige gemacht hatte, ist Seitens derselben die Einholung der Genehmigung des Reichstages zur strafrechtlichen Verfolgung und zur Verhaftung der genannten Reichstagsmitglieder beantragt worden.

Der Staatsanwalt hat den Antrag in folgender Weise begründet: Die Eigenschaft (des Frißche) als Mitglied des Reichstages und dessen Eröffnung scheinen nicht geeignet, ihn gegen die Anordnungen der Vorschrift (des §. 28 des Sozialistengesetzes) zu schützen, da der Paragrapp bezüglich der auszuweisenden Personen keinerlei Ausnahmen statuiert, der Richter aber nicht unterscheiden darf, wo das Gesetz nicht unterscheidet. Die kaiserliche Einberufungsordre schließt die Aufhebung oder Suspendirung der auf Grund der bestehenden Gesetze gegen Mitglieder des Reichstages verhängten, sie an der Ausübung ihrer Funktion hindernden Maßnahmen nicht in sich. Ebensovienig läßt sich sonst aus der Reichsverfassung gegenüber der klaren Bestimmung des Gesetzes als eines Reichs-Spezialgesetzes eine Ausnahme zu Gunsten der Reichstagsmitglieder herleiten. — Für die zur Strafverfolgung berufene Behörde, in deren Bezirk und unter deren Augen das Ver-

gehen verübt wird, erscheint es als angezeigt, dasselbe alsbald der richterlichen Entscheidung zu unterbreiten, zu diesem Behuf aber in Gemäßheit des Artikels 31 der Reichsverfassung die Einholung der Genehmigung des Reichstages in Antrag zu bringen.

Auf Ansuchen des preussischen Justizministers hat der Reichskanzler die Angelegenheit dem Reichstage zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Aufhebung des Artikels V. des Prager Friedens in dem auf Nord-Schleswig bezüglichen Theile ist im ungarischen Unterhause am 15. d. M. Gegenstand einer Anfrage an die Regierung gewesen, welche vorzugsweise dahin ging, ob Oesterreich irgend einen Gegendienst für ihr Zugeständniß erhalten habe.

Der ungarische Minister-Präsident Tysza erwidert darauf: Er habe von der in Rede stehenden Angelegenheit seit längerer Zeit Kenntniß und habe dem Schritte, dessen Richtung und Zweck er nur billigen konnte, bereitwilligst zugestimmt. Denn der Sinn des Ganzen sei der, daß die Monarchie dem großen Nachbarstaate gegenüber auf eine Bestimmung verzichte, welche sie, wie die verflossenen 12 Jahre bewiesen, ohnehin nicht zur Geltung bringen wollte. Zur Verwirklichung derselben sei sie Keinem verpflichtet gewesen. Im eigenen Interesse aber habe es vom Gesichtspunkte der österreichisch-ungarischen und noch mehr der ungarischen Politik gebilligt werden können, daß die Klausel, welche ja zu einer neuen Einmischung in die inneren Angelegenheiten Deutschlands hätte Anlaß bieten können, durch diesen Vertrag vernichtet wurde. Von einem anderen Gesichtspunkte aus aber habe ihn, den Minister, auch die Ansicht geleitet, daß, wenn eine Großmacht von einem ihr vor längerer Zeit zugesicherten Rechte nicht Gebrauch machen wolle, es viel korrekter sei, auf dasselbe einfach zu verzichten, als es stillschweigend aufrecht zu erhalten, es nicht zur Geltung zu bringen, eventuell aber im Falle von Verwickelungen Anlaß zu geben, daß andere Mächte, welche ein Interesse daran haben könnten, daß jene Vertragsklausel zur Geltung gebracht werde, die Monarchie in unangenehme Verhältnisse verwickelten, und daß die Aufrechterhaltung einer solchen Klausel die Quelle späterer Verwickelungen werden könne. Hiermit glaube er — auch die Frage beantwortet zu haben, was das Auswärtige Amt zu dieser Konzession bewogen und ob es irgend einen Gegendienst habe und welchen. Er glaube, daß hier die Forderung eines Gegendienstes weder am Platze, noch an der Zeit gewesen wäre, denn, wenn eine Macht, mit der Oesterreich-Ungarn in Freundschaft lebe, die Aufhebung einer Klausel wünsche, deren Erhaltung durchaus nicht in Oesterreich-Ungarns Interesse lag, in Zukunft aber Unannehmlichkeiten verursachen konnte, so hätte man hierfür als Gegendienst etwas anderes, als die feste Gestaltung des guten nachbarlichen Verhältnisses weder wünschen, noch erwarten, noch fordern können. Hier könne also von keinerlei Gegendiensten die Rede sein, sowie auch dieser Vertrag in keinerlei Richtung als Gegendienst betrachtet worden sei, oder betrachtet werden könne. Denn was die so oft erwähnten und auch heute vorgebrachten bosnischen und herzegowinischen Angelegenheiten betreffe, so habe Deutschland bezüglich derselben nie einen Gegendienst erwartet und sei dasselbe auch diesseits nie zu einem Dienst in dieser Richtung angegangen worden. Wohl aber sei es Deutschland gewesen, welches mehrere Jahre vor dem Berliner Vertrage, wie heute schon Jedermann wisse, mit andern Mächten Oesterreich-Ungarn auf die Okkupation hingewiesen habe. So viel er wisse, kenne man in Frankreich die Gesinnungen der österreichisch-ungarischen Monarchie Frankreich gegenüber viel zu gut, als daß bei den Franzosen ein Verdacht entstehen könnte. Er wisse, daß Männer der französischen Republik es schwerlich übel nehmen werden, wenn aus dem Vertrage eine Stipulation weggelassen werde, welche seiner Zeit weder der Wunsch Frankreichs, noch Deutschlands, noch Oesterreichs, noch Dänemarks war, sondern der direkte und persönliche Wunsch des damals die Stelle eines Vermittlers spielenden Napoleon III.

Schließlich hat der Minister-Präsident gegenüber den kundgegebenen Ideen über das Recht der Nationalität zu erwägen, ob es gerade die österreichische Monarchie und speziell Ungarn sei, in deren Interesse die Aufrechterhaltung des Prinzips des Plebiszits nach Volksstämmen liege; er glaube nicht; auch dieser Gesichtspunkt rechtfertige vielmehr die Annullirung der fraglichen Klausel.

Unser Kaiser ist von einer leichten Erkältung, welche er sich in den letzten Tagen der vorigen Woche zugezogen hatte, bereits wieder hergestellt. Se. Majestät konnte sich ununterbrochen den Staatsgeschäften widmen und empfing den Reichskanzler, den Vizepräsidenten des Staatsministeriums, den Kriegsminister u. A.

Unsere Kronprinzessin hat sich am Donnerstag (13.) zum Besuch ihrer Mutter, der Königin Victoria, nach England begeben.