

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 Uebertragung 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 angestellten 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 sagt, 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