

### Die Fortschrittspartei und der Beamtenstand.

Am 10. Februar berieth der Reichstag in zweiter Lesung die Vorlage der Regierungen, betreffend die Abänderung des Reichsbeamtengesetzes. Der Entwurf bezweckt, neben einer wesentlichen Erhöhung der Pensionsbeträge einerseits den Beamten das Recht zu gewähren, nach vollendetem fünfundschrzigsten Lebensjahre aus dem Dienste mit voller Pension ausscheiden zu können; andererseits der Regierung die Befugniß beizulegen, zu diesem Zeitpunkte die Pensionirung eines Beamten zu veranlassen, auch ohne daß es hierzu des andernfalls erforderlichen weitläufigen Verfahrens bedarf.

Dieser letztere Vorschlag, welcher ebenso wie die übrigen in Preußen bereits geltendes Recht ist, gab einem Redner der Fortschrittspartei Anlaß zu der Behauptung, es handele sich hierbei um ein Glied jenes Regierungssystems, welches sich überall auf diskretionäre Gewalten stützen möchte und in dem Beamten jede Spur eines selbständigen Charakters abtödtete, indem es ihn zum willenlosen Werkzeug seiner nächsten Dienstbehörden herabdrückte. Der Redner ging so weit, diese letzte Behauptung durch die angeblich in Preußen gemachten Erfahrungen belegen zu wollen. Indem er vermuthlich die nach Einführung der Verfassung durch ein besonderes Gesetz der Regierung gegebene Ermächtigung, gewisse höhere Beamte zeitweise in Disponibilität zu versetzen, im Sinne hatte, scheute er nicht vor der Aeußerung zurück: »Wir haben gesehen, wie der einst in der ganzen Welt hochberühmte preussische Beamtenstand durch dieses System in seiner Moralität, in seinem Rufe, in seinem Ansehen in der Welt gelitten hat.« Vom Bundesrathstisch erhob der Finanzminister Scholz gegen die Verunglimpfung des preussischen Beamtenstandes sofort energischen Protest.

Wird die parlamentarische Redefreiheit als Freibrief zu schweren und dazu beweislos vorgebrachten Beschuldigungen gegen eine ganze Klasse von Staatsbürgern benutzt, so bedeutet dies einen Mißbrauch der unzulässigsten Art, vollends da, wo es sich um eine Klasse handelt, welche, wie der Redner selbst anführte, eine der festesten Stützen des preussischen Staats bildet, deren seltenen Pflichtsinn lange Niemand anzuzweifeln wagte: um den preussischen Beamtenstand.

Es ist eine alte Forderung der Fortschrittspartei, daß den Angehörigen dieses Standes die volle Freiheit der Theilnahme an den politischen Kämpfen, wie allen anderen durch keine besondere Pflicht gebundenen Staatsbürgern zustehen müsse. In seltsamer Entstellung einer historischen Thatsache wird die Behauptung umhergetragen, der preussische Beamte aus früherer Zeit habe stets den Muth des Widerspruchs gegen seine Vorgesetzten gehabt, wo ihm das Gewissen denselben geboten. Dies ist richtig und nicht nur für die Vergangenheit, sondern auch für die Gegenwart. Aber der Widerspruch findet statt im geschlossenen Sitzungssaal, im amtlichen Schriftwechsel oder beim vertraulichen Vortrag. Dies ist doch etwas Anderes, als die rücksichtslose Kritik in öffentlichen Versammlungen, in der Presse, oder auch im Parlamente. Der einfachste Menschenverstand muß die Unerläßlichkeit der Forderung zeigen, daß der Beamte in der Oeffentlichkeit die Bekämpfung einer Regierung vermeide, in der er beansprucht, ein thätiges und hervorragendes Glied zu sein. Weil diese unmögliche Forderung von allen Regierungen seit Anfang der Verfassung bekämpft worden ist, weil, wie es die Natur der Sache gebietet, die Regierung des Königs von allen Untergebenen, namentlich aber von den höheren Beamten eine hingebende Mitwirkung verlangen muß und den Austrag der Meinungsverschiedenheiten nur innerhalb der amtlichen Sphäre, geht die Fortschrittspartei so weit, von der Rednerbühne des Reichstags auf den preussischen Beamtenstand die Beleidigung zu schleudern, daß er in seiner Moralität und in seinem Ansehen gelitten habe.

Eine Partei, welche den Werth des Beamtenstandes nach solchen Forderungen beurtheilt, wie sie die Fortschrittspartei erhebt, stellt sich damit das Zeugniß aus, daß sie ihrerseits den Beamtenstand desorganisiren und die Mitglieder desselben abhängig machen will, allerdings weder von dem nächsten, noch von dem höchsten Vorgesetzten, sondern von den Launen einer durch die Demagogik gelenkten öffentlichen Meinung.

In dem Wahlauftruf des Centralausschusses der Fortschrittspartei vom 29. September 1861, jenem Altentstück, mit welchem die rekonstituirte Partei vor die Oeffentlichkeit trat, hieß es bekanntlich: »Wir halten die Beseitigung widerstrebender Elemente in der Verwaltung und die Herbeiführung der unentbehrlichen Uebereinstimmung zwischen der Regierung und ihren Organen für unerläßlich.« Ein Satz, an den immer wieder erinnert werden muß, damit die öffentliche Meinung nicht vergißt, daß die Fortschrittspartei für den Tag, an welchem sie zur Regierung zu kommen hofft, andere Grundsätze bereit hält, als diejenigen, deren Befolgung sie einer von ihr bekämpften Regierung zumuthet.

### Die Kanalverbindung des westfälischen Kohlengebiets mit den Emshäfen.

Der den beiden Häusern des preussischen Landtages vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals von Dortmund über Henrichenburg, Münster, Bevergern und Neudörpen nach der unteren Ems, hat eine Angelegenheit auf die Tagesordnung gesetzt, die seit länger als zwei Jahrhunderten Gegenstand der Aufmerksamkeit hervorragender deutscher Staats- und Volkswirthe gewesen ist: die Kanalverbindung zwischen den hauptsächlichsten deutschen Stromsystemen.

Bereits im 17. Jahrhundert war darauf hingewiesen worden, daß durch gehörige Ausnutzung unseres Reichthums an schiffbaren Wasserwegen die Aufrichtung eines Transportsystems herbeigeführt werden könnte, das der deutschen Gewerbe- und Handelsthätigkeit völlig neue Bahnen erschließen würde. Dabei war ausdrücklich auf die großen Ströme des Westens Bezug genommen und die Ersprißlichkeit von Kanalverbindungen zwischen Rhein, Ems, Weser und Elbe so nachdrücklich hervorgehoben worden, daß trotz der Ungunst der wirthschaftlichen und der politischen Verhältnisse des 18. Jahrhunderts bereits damals wiederholte Anläufe zur Herstellung von Schiffahrtswegen genommen wurden, welche Westfalen und speziell das Münsterland mit den Nordseehäfen in Verbindung setzen sollten. An diese Entwürfe hat die preussische Regierung im Verlauf der letzten Jahrzehnte wiederholt angeknüpft. Auf die bereits von Friedrich dem Großen ins Auge gefaßte Verbindung Westfalens mit den deutschen Emshäfen, nicht den holländischen Seeplätzen, an welche der Begründer des Mag-Clemens-Kanals gedacht hatte, waren die Entwürfe gerichtet, mit denen die Regierung in den Jahren 1817 und 1835 hervortrat und denen bezügliche Gesuche der Vertreter der inzwischen zu hoher wirthschaftlicher Bedeutung gelangten westfälischen Kohlen-Industrie zur Seite gingen. — Während der folgenden Jahrzehnte wurde die öffentliche Aufmerksamkeit durch die Entwicklung des Eisenbahnsystems und die gleichzeitigen politischen Ereignisse so nachhaltig in Anspruch genommen, daß der Gedanke an Ausnutzung der durch die Wasserwege gebotenen natürlichen Hilfsmittel für längere Zeit in den Hintergrund trat. Neben der Meinung, daß die alten Transportmittel seit Aufrichtung eines den gesammten Kontinent umfassenden Schienennetzes ihre Bedeutung verloren hätten, spielte dabei die Rücksicht auf die Rentabilität der Eisenbahnen eine so maßgebende Rolle, daß die in den fünfziger Jahren gegebenen Anregungen zur Herstellung von Kanalverbindungen zwischen dem westfälischen Kohlenrevier, dem Rhein, der Weser und der Elbe das Loos der früheren Entwürfe theilten. Erst nachdem die Staatsregierung an diese Ent-

würfe näher herantreten war und nachdem dieselben zum Gegenstande eingehender, in den Jahren 1877 und 1882 dem Landtage übergebene Denkschriften gemacht worden, ist eine Klärung der auf diese wichtige Materie bezüglichen Ansichten eingetreten und die Einbringung eines Entwurfs möglich gemacht worden, der auf eine umfassende und planmäßige Ausführung und Verwirklichung der lang gehegten Wünsche der Westfälischen Industrie sichere Aussicht bietet. Von entscheidendem Einfluß ist es dabei gewesen, daß die Annahme des Staatsbahnsystems und der der Wirtschaftspolitik der Staatsregierung zu Grunde liegende Gedanke möglichster Förderung der nationalen Gewerbetätigkeit, neue Gesichtspunkte für die Beurtheilung der Frage erschlossen und eine Unabhängigkeit von untergeordneten und privaten Rücksichten hergestellt haben, die unter der Herrschaft des Systems der »freien« Wettbewerbung und des ungehemmten Spiels privater Kräfte nicht in gleichem Maße vorhanden gewesen war. Sowohl in der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung, wie in der am 13. d. M. gehaltenen Rede des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist mit besonderem Nachdruck darauf hingewiesen worden, daß die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung des Landes, nicht die Rentabilität einzelner Anlagen als letztes Ziel anzusehen sei und daß die Anerkennung dieses Grundsatzes mit dem Staatsbahnsystem in engem und unauflösllichem Zusammenhang stehe.

Der projektierte neue Schifffahrtskanal, der sich als erstes Glied eines größeren, zur Herstellung von Verbindungen zwischen Rhein, Weser und Elbe bestimmten Wasserstraßensystems darstellt, soll eine Länge von 207,2 Kilometer und ein Gesamtgefälle von 64,3 Meter erhalten, welches durch 26, durchschnittlich 8 Kilometer von einander entfernte Schleusen überwunden werden soll. Der Kanal wird für Fahrzeuge bis zur Tragfähigkeit von 10 000 Centnern benutzbar sein und das westfälische Kohlenrevier von Dortmund aus über Henrichenburg, Münster, Bevergern und Neubörpen mit der unteren Ems verbinden. Der projektierte Kanal umfaßt nahezu die Hälfte der Gesamtlänge derjenigen Linien, die für die künftige Verbindung zwischen Rhein und Elbe in Aussicht genommen worden sind, wobei jedoch die Frage offen behalten worden ist, ob nach der unteren Weser und Elbe oder in der Richtung der mittleren Elbe weitergebaut werden soll. Schon in dem jetzigen Umfange verspricht das Projekt der westfälischen, nach seiner weiteren Ausführung auch der rheinischen Montanindustrie die Erschließung neuer, bisher wesentlich von der englischen Kohle beherrschten Absatzgebiete. Vermöge der wohlfeileren Frachttäge, welche sie zu bieten vermag, wird die projektierte neue Wasserstraße der einheimischen Kohle die Möglichkeit einer wirksamen Konkurrenz mit dem englischen Produkt bieten, welches bisher nahezu zwei Drittheile des Bedarfs der deutschen Nordseehäfen bestreitet und außerdem die Hauptversorgerin Hollands ist. Außerdem würden den einheimischen Hüttenprodukten (Eis, Schwefelkies, Eisen u. s. w.) neue wohlfeile und auf den Massentransport berechnete Verkehrsmittel zugänglich gemacht, die einerseits eine Steigerung der Produktion, andererseits der Ausfuhr über die deutschen (statt der bisher durch die Rheinschiffahrt bevorzugten holländischen) Nordseehäfen zu gute kommen werden. Erfahrungsmäßig aber ist jede Erschließung neuer Absatzgebiete für einzelne Industriezweige von einem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung begleitet, der in die weitesten Kreise hinüberwirkt.

Nach übereinstimmender Meinung der Sachverständigen ist eine Vorabrechnung des gesammten künftigen Kanalverkehrs und aller von demselben zu erwartenden Vortheile nicht möglich; einmal wegen des problematischen Charakters, welchen derartige Berechnungen überhaupt tragen, und zweitens wegen des naheliegenden Umstandes, daß seit Entwicklung des Eisenbahnsystems größere deutsche Kanalbauten nicht mehr in Ausführung gebracht worden sind, die Bedeutung des vorliegenden Projekts Vergleichen mit dem Auslande aber ausschließt. Für feststehend wird dagegen angesehen, daß auf eine Deckung der Unterhaltungskosten zu rechnen ist, der sich in der Folge, d. h. nach Ausführung des Gesamtprojekts, wahrscheinlichweise eine Verzinsung des Anlagekapitals an-

reihen wird. — Die Kosten für das vorliegende Projekt sind auf 46 Millionen Mark veranschlagt, welche im Wege der Anleihe durch Ausgabe einer entsprechenden Anzahl von Staatsschuldverschreibungen gedeckt werden sollen; bei der außerordentlichen Wichtigkeit, welche das Unternehmen für die durch dasselbe berührten Landestheile hat, ist eine durch die Provinzial- und Kreisverbände zu vermittelnde kostenfreie Hergabe des für den Kanal und die Nebenanlagen erforderlichen Grund und Bodens in Aussicht genommen worden.

Es hat nicht ausbleiben können, daß dem vorliegenden, auf die Befriedigung längst gehegter Wünsche und Bedürfnisse gerichteten, im eminenten Sinne nationalen Unternehmen von der Partei der systematischen Opposition sein Zusammenhang mit dem Staatseisenbahnsystem zum Vorwurf gemacht worden ist. In den Augen der großen Mehrheit des preussischen und des deutschen Volkes wird dieser Vorwurf sich in einen Vorzug verwandeln. Obgleich eine Schädigung der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnsystems nicht gefürchtet zu werden braucht (wir verweisen in dieser Rücksicht auf die überzeugenden Ausführungen der »Begründung« in der Nr. 51 der diesjährigen Drucksachen des Abgeordnetenhauses), liegt in der That die Erwägung nahe, daß ein Werk von dem Umfang und der Bedeutung des vorliegenden nicht möglich gewesen wäre, wenn unser öffentliches Verkehrswesen unter die Herrschaft von Privatinteressen und Konkurrenzrücksichten gebeugt und von dieser in Abhängigkeit gehalten worden wäre. In den Vordergrund konnte »die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung des Landes« erst gestellt werden, nachdem die Staatsregierung in Uebereinstimmung mit der Landesvertretung die Grundlinien einer Eisenbahnpolitik gezogen hatte, welche dem staatlichen und nationalen Interesse die gebührende Stellung und den Vorrang vor partikularen und privaten Rücksichten sichert. Nachdem die in dieser Richtung gethanenen, wirtschaftlich und finanziell gleich erfolgreichen Schritte von der Billigung und Anerkennung des größten Theils der Nation begleitet worden sind, darf darauf gerechnet werden, daß der vorliegende Entwurf nicht nur um seiner selbst willen, sondern als integrierender Theil eines großen nationalen Wirtschafts- und Verkehrssystems überall da Zustimmung finden werde, wo der nationale Gedanke zur Herrschaft gelangt ist.

Der Reichstag hat sich nach Erledigung des Stats am 16. Februar bis zum 3. April vertagt. Bei der Vertagungsdebatte äußerte sich der Vertreter des Reichskanzlers, Finanzminister Scholz, dahin, daß die Regierung dem vom Reichstage anscheinend dringend empfundenen Bedürfnisse einer mehrwöchigen Pause durch den Vertagungsantrag entsprochen habe. Soweit aber der Wunsch des Reichstages mitbestimmend sei, ein ferneres Zusammentagen mit dem preussischen Landtag zu vermeiden, so komme allerdings in Betracht, daß ein solches Zusammentagen, so lange die gegenwärtige Lage unserer Gesetzgebung unverändert bleibe, an und für sich ganz unvermeidlich sei, daß dasselbe insbesondere auch durch eine Beschränkung der Arbeit des Reichstags ohne Benachtheiligung der Reichsgesetzgebung, also ohne Benachtheiligung des Reichs, nicht wesentlich vermindert werden könne und daß daher Abhülfe der Uebelstände, die ein solches Zusammentagen jetzt mit sich bringe, anderweit werden gesucht werden müssen, worauf auch die Sorge der Regierung unablässig gerichtet sei.

Das Abgeordnetenhaus überwies am 7. Februar die Landgüterordnung für die Provinz Brandenburg an eine besondere Kommission, ebenso am 9. die Eisenbahnvorlage an die Budgetkommission und am 13. die Kanalvorlage wiederum an eine besondere Kommission. In den folgenden Sitzungen wurden die Stats der Eisenbahnverwaltung und des Ministeriums für Handel und Gewerbe erledigt.

Unser Kaiser besichtigte am Sonntag (18.) in Begleitung des Stellvertreters des Reichskanzlers, Finanzminister Scholz, und des Reichstagspräsidenten in eingehender Weise das im Foyer des Reichstags aufgestellte Modell des zu errichtenden neuen Reichstagsgebäudes.

Unser Kronprinz hat in der verflossenen Woche wiederholt den Berathungen des Landes-Oekonomie-Kollegiums beigewohnt.