№ 30. **Provinzial-Correspondenz.** 25. Juli 1883.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen.

I.

Es wird nächstens ein halbes Jahrhundert her sein, daß durch Eröffnung der ersten deutschen Dampfeisenbahn der Grund zu dem System von Schienenwegen gelegt wurde, das gegenwärtig die verschiedenen Theile des Deutschen Reichs mit einander verbindet und das an der wirthschaftlichen und politischen Einigung des Vaterlandes einen Antheil gehabt hat, der nicht wohl unterschätzt werden kann. Deutschland zählte bei dem Beginn dieses Zeitraums zu denjenigen Ländern des Welttheils, in welchen der Gedanke des nationalen Staats am schwächsten entwickelt zu sein schien. Nichtsdestoweniger wird noch vor Beendigung des seit Eröffnung des ersten deutschen Dampfschienenweges vergangenen Halbjahrhunderts der Uebergang aller für das deutsche und europäische Verkehrsleben entscheidenden Hauptlinien Preußens in staatliches Eigenthum, bezw. in staatliche Verwaltung zur vollendeten Thatsache geworden sein. Der Gang dieser Entwickelung ist in dem von G. Schmoller herausgegebenen »Jahrbuche für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft« (Jahrg. 7 H. 2) von dem Geh. Reg.-Rath v. d. Leyen zum Gegenstande einer zusammenfassenden Darstellung gemacht worden, deren Hauptmomente den weitesten Kreisen von Interesse sein dürften. Mit außerordentlicher Klarheit führt der Verfasser den Nachweis, daß der Gedanke, Regelung und Förderung des Eisenbahnwesens gebührten vor Allem dem Staate, bereits der ersten, auf dieses Gebiet bezüglichen Willensäußerung der Staatsregierung, dem Eisenbahngesetze vom 5. November 1838, zu Grunde lag. Die Verwirklichung dieses Gedankens ist durch politische Schwierigkeiten und Bedenken wiederholt aufgehalten, zeitweise zu scheinbarem Stillstande gebracht worden: die demselben innewohnende, auf die Natur der Sache gegründete Macht hat sich indessen stärker erwiesen, als die Summe der entgegenstehenden Hemmungen und schließlich den Sieg davon getragen.

Zum Gegenstande öffentlicher Erörterung ist die Stellung des Staates zu dem Eisenbahnwesen bereits in den vierziger Jahren gemacht worden. Während die im Schooße der Provinzialausschüsse von 1842 und des vereinigten Landtags von 1847 geführten Verhandlungen eine dem System der Privatbahnen günstige Strömung der öffentlichen Meinung bezeugt hatten, brach die Einsicht von der Nothwendigkeit staatlicher Leitung des wichtigen neuen Verkehrsmittels sich schon im Jahre 1848 so weit Bahn, daß ein den Ankauf der vorhandenen Linien bezweckender Entwurf des Ministers Hansemann in Erwägung gezogen werden konnte, und daß ein Jahr später die von dem Minister von der Heydt vorgelegten Gesetzentwürfe, betreffend die staatsseitige Erbauung dreier Bahnen (der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn) die Zustimmung der Kammern erhielten. Während der folgenden Jahre ging die Niederschlesische Bahn in den Staatsbesitz, die Oberschlesische und die Bergisch-Märkische Bahn in die Staatsverwaltung über und wurde das auf die Staatseisenbahnsteuer bezügliche Gesetz vom 24. Mai 1853 erlassen. Noch wichtiger war es, daß auf Veranlassung desselben Ministers von der Heydt zu einer Organisation der Verwaltung und des Betriebes der im Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen geschritten wurde, deren glänzende Ergebnisse die weitverbreiteten Zweifel an der Ersprießlichkeit staatlicher Eisenbahn-Betriebsverwaltungen thatsächlich widerlegten und die ungetheilte Anerkennung der weitesten Kreise erwarben. Während der sodann folgenden Jahre wurden weitere Fortschritte im Sinne des Staatsbahnsystems nicht gemacht; das Bedürfniß nach beschleunigtem Ausbau und möglichster Vervollständigung des preußischen Schienennetzes kam vielmehr in so hohem Maße zur Geltung, daß die Privatthätigkeit für eine Weile wieder in den Vordergrund trat.

Eine wesentliche und folgenreiche Veränderung in den Beziehungen der Regierung zum Eisenbahnwesen brachten die Umwälzungen des Jahres 1866 mit sich. Die Staatsbahnen der neu erworbenen Landestheile gingen in das Eigenthum und die Verwaltung des preußischen Staats über, dessen Einfluß auf das Verkehrsleben dadurch gekräftigt wurde, dem aber gleichzeitig die schwierige Aufgabe zufiel, die preußischen Bahnverhältnisse dem zum Gegenstande der Bundes-, später der Reichsgesetzgebung gewordenen gesammtdeutschen Eisenbahnwesen einzuordnen. Diese Aufgabe aber sollte in einer Zeit gelöst werden, welche Anforderungen der verschiedensten Art gerecht zu werden hatte und die außerdem Zeugin eines großen Krieges, eines auf diesen folgenden beispiellosen Aufschwungs des Handels- und Wirthschaftslebens, sowie einer krankhaft gesteigerten Spekulationssucht war. Es lag in der Natur der Sache, daß zu eingehender Beschäftigung mit den auf das Eisenbahnwesen und dessen Organisation bezüglichen Fragen erst nach Befriedigung dringenderer Bedürfnisse und nach Eintritt normaler Verhältnisse geschritten werden konnte. — Zunächst wurde der Bau einer neuen staatlichen Linie beschlossen, welche Berlin mit dem Westen und den neu erworbenen Reichslanden verbinden sollte, bei dieser Gelegenheit aber eine parlamentarische Untersuchungskommission niedergesetzt, welche die Auskömmlichkeit der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über das Konzessionswesen und die Verwaltung der Privatbahnen eingehend prüfen sollte. Das Ergebniß war ein Votum, welches die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates »als das wünschenswerthe Ziel der Entwickelung« und die Einsetzung einer Reichsoberinstanz zum Behuf der Beaufsichtigung des Bahnwesens empfahl. Zu einer solchen war bereits früher die Initiative ergriffen und durch das Gesetz vom 27. Juni 1873 die Einsetzung eines Reichs-Eisenbahnamtes ausgesprochen worden.

Inzwischen hatte sich auch in Preußen das Bedürfniß nach einer Rückkehr zu dem niemals aufgegebenen, aber zeitweise in den Hintergrund getretenen Staatsbahnsystem geltend gemacht. Der Handelsminister Dr. Achenbach sprach sich im Mai des Jahres 1873 für die Nothwendigkeit aus, daß der Staat auf allen Hauptlinien mit den Privatbahnen in Konkurrenz treten müsse; gleichzeitig wurde ein erster Versuch zur Herstellung eines einheitlichen deutschen Tarifsystems gemacht. Eine entscheidende Wendung in Sachen der preußischen und deutschen Eisenbahnpolitik trat indessen erst in den Jahren 1875 und 1876 ein, welche für die gesammte folgende Entwickelung maßgebend gewesen sind und besonderer Erörterung bedürfen.

Die Reise des Ministers von Puttkamer in die Eifelgegend.

Der Reise, welche der Minister von Puttkamer auf Befehl Seiner Majestät des Königs zu Anfang des laufenden Monats in die den Regierungsbezirken Koblenz, Aachen und Trier angehörigen, während des vorigen Winters und Frühjahrs vom Nothstand heimgesuchten Theile des Eifelgebiets unternahm, hat eine wesentlich informatorische Absicht zu Grunde gelegen. Es galt die eingehende Bekanntschaft mit einem Landestheile, dessen schwierige wirthschaftliche Lage seit lange den Gegenstand der Aufmerksamkeit der Staatsregierung bildet. Nicht um seinerseits in diese Verhältnisse einzugreifen, sondern um durch direkt und im Einzelnen genommene Anschauungen zur Information der allgemeinen Verwaltung beitragen zu können, hat der Vizepräsident des Staatsministeriums die wirthschaftliche Lage, den Lebenszuschnitt und die speziellen Bedürfnisse der einzelnen Theile des Eifelgebiets kennen zu lernen und Gesichtspunkte für die Beurtheilung der Existenzbedingungen desselben zu gewinnen gesucht. Zu diesem Behufe sind während dieser Reise die ver-