

A. v. der Leyen

Die Eisenbahnpolitik

DES

Fürsten Bismarck

Die Eisenbahnpolitik

des

Fürsten Bismarck

von

Dr. Alfred v. der Leyen

Wirklicher Geheimer Rat, ord. Honorar-Professor
an der Universität zu Berlin



Berlin
Verlag von Julius Springer
1914

ISBN 978-3-642-50590-4 ISBN 978-3-642-50900-1 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-50900-1

Alle Rechte,
insbesondere das der Übersetzung,
vorbehalten.

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1914

Vorwort.

Eine zusammenhängende Darstellung der Tätigkeit des Reichskanzlers Fürsten Bismarck auf dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens ist bisher noch nicht geschrieben worden. Seine Anschauungen über die nationale und die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen hat der Kanzler wiederholt in Reden im deutschen Reichstage und im preußischen Landtage kundgegeben, deren meiste in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gehalten worden sind. Außerdem hat Poschinger in seinen Bismarck-Schriften eine große Anzahl von Urkunden veröffentlicht, die aus den Akten verschiedener Behörden entnommen sind. Auch unter den von demselben sehr fruchtbaren und fleißigen Schriftsteller aus der Tages- und Fachpresse zusammengestellten Äußerungen Bismarcks beziehen sich viele auf das Eisenbahnwesen. Diese an den verschiedensten Stellen zerstreuten Materialien genügen jedoch nicht, um ein klares und erschöpfendes Bild von Bismarcks Eisenbahnpolitik zu gewinnen. Ein solches zu zeichnen ist die Aufgabe meiner Arbeit. Der größte Teil des von Poschinger gesammelten amtlichen Materials — mit Ausnahme der wenigen in dem Werke „Preußen im Bundestage“ veröffentlichten Schriftstücke — hat mir lange vor der Veröffentlichung durch diesen vorgelegen. Ich habe in Anmerkungen auf die Stellen verwiesen, wo diese Aktenstücke bei Poschinger abgedruckt sind. Einzelne Ausführungen des Fürsten Bismarck beziehen sich auf Äußerungen anderer Persönlichkeiten, insbesondere der mitbeteiligten Ressortminister, und sind ohne deren Kenntnis nicht voll verständlich. Diese Äußerungen sind daher den Bismarck-Schriften beigelegt. Die Reden Bismarcks sind nach den stenographischen Berichten abgedruckt, wobei einzelne offenbare Druckfehler verbessert worden sind. Bei dem Abdruck der Reden und Urkunden ist die jetzt übliche Rechtschreibung angewandt worden. Unter die Urkunden sind nur solche Aktenstücke aufge-

nommen, die im Original von Bismarck selbst vollzogen, also nach seiner unmittelbaren Anweisung oder im Einverständnis mit ihm bearbeitet worden sind. Bei einigen wenigen ist von diesem Grundsatz abgewichen worden, wenn aus dem Text unzweifelhaft hervorgeht, daß sie von Bismarck angeregt sind und ihr Inhalt von ihm gebilligt worden ist. Die vielen im Auftrag oder in Vertretung gezeichneten Urkunden sind ebensowenig aufgenommen, wie die zahlreichen von dem Kanzler gezeichneten s. B. veröffentlichten Bundesratsvorlagen. Amtliche Äußerungen von geringerer Bedeutung, die Poschinger in seine Sammlungen aufgenommen hat, sind im Texte der Darstellung mit verwertet; dagegen habe ich vermieden, mehr oder weniger unverbürgte, z. T. anekdotenhafte, in der Tagespresse erschienene Äußerungen zu berücksichtigen. Ich glaube mit Bestimmtheit annehmen zu dürfen, daß weiteres wesentliches Material zur Beurteilung der Eisenbahnpolitik Bismarcks, als das hier bearbeitete, nicht vorhanden ist. Dieses Material ist in dem zweiten Teil meines Buchs zusammengestellt. In dem ersten Teil versuche ich, auf diesen Unterlagen eine Geschichte der Bismarckschen Eisenbahnpolitik zu geben, wobei ich den Stoff systematisch und innerhalb der einzelnen Abschnitte chronologisch geordnet habe.

Die gewaltigen Eingriffe des Reichskanzlers in die Eisenbahnpolitik Preußens und des Deutschen Reichs liegen länger als ein Menschenalter hinter uns. Sie gehören der Geschichte an und fallen zeitlich zusammen mit dem großen nationalen Aufschwung der deutschen Politik in den ersten Jahren nach der Begründung des Deutschen Reichs. Das große Ziel, auch die Eisenbahnen zu einem Werkzeug der nationalen Festigung des Deutschen Reichs umzugestalten, hat der Kanzler, wie wir sehen werden, nicht in vollem Umfange erreicht. Dagegen hat er die zweite Aufgabe, die er sich gestellt hatte, glänzend gelöst. Seiner Anregung, seinem persönlichen, nachdrücklichen Eingreifen ist es in erster Linie zu verdanken, daß die deutschen Eisenbahnen dem wirtschaftlichen Leben der Nation in vollkommener Weise dienstbar gemacht sind und daß die Zersplitterung der deutschen Eisenbahnen beseitigt, ihre Zusammenfassung zu einem einheitlich verwalteten Netze erreicht worden ist.

In dem letzten Jahrzehnt seiner amtlichen Tätigkeit hat sich Fürst Bismarck von der hohen Eisenbahnpolitik fern gehalten und die

Zügel dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten v. Magbach in die Hand gegeben, dem Staatsmanne, zu dem er schon in den Jahren eigenen Wirkens volles Vertrauen gewonnen hatte, ein Vertrauen, das im Verlauf der Jahre mehr und mehr gefestigt und niemals erschüttert worden ist.

Der große Kanzler hat uns in seiner Eisenbahnpolitik ein bisher viel zu wenig gekanntes Zeugnis hoher Einsicht und vollendeter Staatskunst hinterlassen. Ich hoffe und wünsche, daß zu ihrer Kenntnis und Würdigung meine Untersuchungen beitragen werden.

Berlin Ende Januar 1914.

Dr. H. v. der Lehen.

Inhaltsverzeichnis.

Erster Abschnitt.

Seite

Einzelne Eisenbahnangelegenheiten von 1847 bis zum deutsch-französischen Kriege 1

Einleitung. I. Die Zeit von 1847 bis 1862. Bismarck im Vereinigten Landtag (1). — Die rechts- und linksrheinischen Bahnen (5). — Die Bahnen in Luxemburg (7). — Badische Eisenbahnverhältnisse (8). — Die Nachtzüge zwischen Berlin und Hamburg (10). — Die Rhein-Nahe-Bahn (11). — Russische Eisenbahnverhältnisse (12). — II. Die Zeit von 1862 bis 1871. Einleitung (13). — Eigenes Eisenbahnministerium? (14). — Mitwirkung Bismarcks bei der Genehmigung und dem Bau einzelner Bahnen. Die Eisenbahn von Oldenburg nach Wilhelmshafen (14). — Eisenbahnverbindungen zwischen Preußen und Mecklenburg (15). — Berlin-Lehrter Bahn (17). — Erweiterung des Eisenbahnnetzes in Posen (21). — Venlo-Hamburger Eisenbahn (21). — Gotthard-Bahn (24). — Eisenbahnverhältnisse in Pommern. Zinsbürgschaften (28). — Die Bahn von Arnstadt nach Jümenau (30). — Eisenbahnbau und Arbeitermangel (31). — Eisenbahntarif- und Fahrplanangelegenheiten. Freifarten der Beamten. Frachtermäßigung für Düngemittel. Differenzialtarife für russisches Getreide. Getreide-Einfuhrtarife und Fahrpläne Berlin-Cöln, Berlin-Frankfurt, Berlin-Rom (31). — Behandlung der Eisenbahnangelegenheiten während der Kriege (35). — Geschenk eines Salonwagens an Fürst Bismarck (37).

Zweiter Abschnitt.

Von der Begründung des norddeutschen Bundes bis zum Jahre 1871 39

Die Entstehung der Eisenbahntitel in der Reichsverfassung. Verfassung von 1849 (39). — Verfassung des norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches (40). — Änderungen des Reichstags (43). — Die Eisenbahnen Deutschlands bei Erlass der Verfassung (44). — Ausführung der Verfassungsbestimmungen (45). — Betriebsreglement und Bahnpolizeireglement (47). — Einpfennigtarif (49).

Dritter Abschnitt.

Die Jahre 1872 bis 1875.

1. Die Einsetzung des Reichseisenbahnnamts 51

Das gemischte Eisenbahnsystem (51). — Preussischer Gesetzentwurf vom 19. Dezember 1872 über die 120 Millionen-Anleihe (51). — Angriff des Abg. Lasfer gegen die preussische Eisenbahnpolitik. Einsetzung der Untersuchungskommission (53). — Das Eisenbahnprogramm des Fürsten Bismarck vom 1. März 1873 (53), insbes. Trennung der Verwaltung von der Aufsicht. — Übertragung der Aufsicht über die Eisenbahnen an eine Reichsbehörde (56). — Stellung der deutschen Regierungen zu dieser Frage (57). — Der Gesetzentwurf des Abg. Elben und Genossen über Errichtung des Reichseisenbahnnamts (58). — Beratung im Reichstag. Reden des Reichskanzlers vom 17. und 28. Mai 1873 (59). — Stellung des Bundesrats (63). — Einsetzung des Reichseisenbahnnamts (64). — Trennung von Verwaltung und Aufsicht in Preußen (64).

Vierter Abschnitt.

2. Das Reichseisenbahngesetz 66

Der erste Entwurf (1874) (66). — Stellung der Bundesregierungen dazu (67). — Wechsel im Reichseisenbahnamt (68). — Zweiter, vorläufiger Entwurf. Vorberatung durch Kommissare der Bundesregierungen. Ergebnis (68). — Weitere Behandlung der Angelegenheit (70). — Entwürfe Preußens von 1879 (71).

Fünfter Abschnitt.

3. Tarifierhöhung und Tarifreform 72

Erste Anträge der Privatbahnen (72). — Schreiben der Minister Achenbach und Camphausen an den Reichskanzler (73). — Stellungnahme des Reichskanzlers (73) und des preussischen Landtags (74). — Der Reichskanzler und die Bundesregierungen (75). — Beschluß des Bundesrats vom 11. Juni 1874 und dessen Folgen (75). — Die interimistische Erhöhung der Eisenbahntarife und deren allmähliche Beseitigung (77). — Tarifenquete 1875 (78) und die Ergebnisse (79). — Tarifreform unter Führung Preußens (79). — Antrag Bismarcks auf reichsgesetzliche Regelung der Gütertarife. Vorbereitungen (80). — Schriftwechsel mit von Thülingen (81). — Antrag an den Bundesrat vom 7. Februar 1879 (84). — Konferenz vom März 1879 (87) und Antrag vom 18. März 1879 (89). — Stellungnahme des Bundesrats (90). — Entwurf des Reichstarifgesetzes vom 9. Juni 1879 (91). — Weitere Beratungen. Fürst Bismarck und Frh. v. Mittnacht (91). — Abschluß (93).

Sechster Abschnitt.

Der Reichseisenbahnplan 95

Erste Anregung (95). — Beratungen mit Maybach (96). — Stimmungen der Presse, des Handelstags, des Reichstags, der Tarifenquetekommission (97). — Das preussische Staatsministerium. Denkschrift Bismarcks vom 8. Januar 1876 (99). — Übertragung der preussischen Eisenbahnen an das Reich (100). — Stellung des Staatsministeriums (101). — Gesetzentwurf vom 24. März 1876 (105). — Beratung des Landtags. Gesetz vom 4. Juni 1876 (106).

Siebenter Abschnitt.

Das Schicksal des Gesetzes vom 4. Juni 1876 108

Stimmung der deutschen Bundesstaaten (108). — Bayern (109). — Sachsen (109). — Württemberg (110). — Hessen (111). — Presse und Flugschriften (112). — Volkswirtschaftlicher Kongreß (113). — Preußen. Bericht an den Kaiser (114). Staatsministerium. Stellung des Handelsministers Achenbach und des Finanzministers Camphausen (115). — Grundsätzliche Verständigung über das Angebot an das Reich (118). — Rücktritt der Minister Camphausen und Achenbach (119). — Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Preußen (120).

Achter Abschnitt.

Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen 121

Ältere Geschichte (121). — Minister von der Heydt und der Landtag (122). — Bismarcks frühere Stellung zur Staatsbahnpolitik (122). — Braunschweigische Eisenbahnen (122). — Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (123). — Halle-Kassel und Nordhausen-Nitzei (125). — Eisenbahnverhältnisse in Sachsen (126). — Berlin-Dresdener Eisenbahn (127). — Mecklenburgische Bahnen (127). — Oberlausitzer Bahn (127). — Minister Maybach. Sein Programm. Die ersten großen Verstaatlichungen (128). — Ergebnis der Staatsbahnpolitik (129).

Neunter Abschnitt.

Rückbild und Ausbild 130

Bismarck früher in Preußen (130). — Als Kanzler. Seine ersten Handlungen (131). Sein Programm: Gemischtes Eisenbahnsystem. Trennung von Verwaltung und Aufsicht (132). — Das Reichseisenbahnamt (132). — Bekämpfung der weiteren Reichsgeesehgebung durch die Mittelstaaten (133). — Die Eisenbahntariffrage (134). — Der Reichseisenbahnplan (135). — Widerstand der Mittelstaaten (135). — Kritik der älteren Bismarckschen Eisenbahnpolitik (136). — Bismarck Anhänger des Staatsbahnsystems auf nationaler Grundlage (137). — Seine Stellung zu Minister Maybach (137). — Zum Reichseisenbahnamt (138). — Die Übertragung der Verwaltung der Reichsbahnen an den preuß. Minister der öffentl. Arbeiten (139). — Ordnung des Eisenbahnwesens in Preußen (140). — Preußen und die übrigen deutschen Bundesstaaten (141). Die hessische Ludwigsbahn (141). — Der Staatsbahnwagenverband (143). — Die deutsch-nationale Eisenbahnpolitik unter Preußens Führung (144).

Anlagen.

- Anl. 1 zu Seite 16.** Schreiben des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten v. Bismarck vom 24. Februar 1864 an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen von Tzenpliz, betreffend Verhandlungen mit Mecklenburg über Eisenbahnen und Aufhebung des Durchgangszolles auf der Berlin-Hamburger Bahn 147
- Anl. 2 zu Seite 22.** Schreiben des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten Grafen von Bismarck an den Handelsminister Grafen von Tzenpliz, betreffend die Benlo-Hamburger Eisenbahn. Berlin, den 3. Februar 1868 149
- Anl. 3 zu Seite 22.** Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck an den Handelsminister Grafen von Tzenpliz, betreffend die Benlo-Hamburger Eisenbahn. Berlin, den 7. Februar 1868 150
- Anl. 4 zu Seite 26.** Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck vom 6. Januar 1870 an die preußischen Minister für Handel usw. und der Finanzen betr. die Gotthardbahn 153
- Anl. 5 zu Seite 27.** Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck vom 24. März 1870 an den preußischen Handelsminister, Grafen von Tzenpliz, betr. die Gotthardbahn 155
- Anl. 6 zu Seite 36.** Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck vom 15. September 1867 an den Chef des Generalstabes der Armee von Moltke, betr. das künftige militärische Eisenbahnetz 156
- Anl. 7 zu Seite 45 f.** Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck an das preußische Staatsministerium betr. die Bestimmungen der Verfassung des Norddeutschen Bundes über das Eisenbahnwesen und Mitteilung verschiedener hierauf begüglicher Gegenstände. Berlin, den 8. Februar 1868 157
- Anl. 8 zu Seite 45 f.** Schreiben des Ministerpräsidenten Grafen von Bismarck an den preußischen Handelsminister Grafen von Tzenpliz, betr. Ausführung der Art. 42—45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes. Berlin, den 11. Dezember 1869 158
- Anl. 9 zu Seite 45 f.** Schreiben des Ministerpräsidenten Grafen von Bismarck vom 10. Januar 1870 an den Kanzler des Norddeutschen Bundes, betr. die Bundesgewalt in Eisenbahnsachen 159
- Anl. 10 zu S. 45 f., 49.** Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes vom 1. Januar 1869 an den preuß. Handelsminister Grafen von Tzenpliz, betr. den Einpfennigtarif auf den preußischen Eisenbahnen 160

	Seite
Anf. 11 zu S. 45., 49. Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes an sämtliche Bundesregierungen vom 29. Januar 1869, betreffend den Einpennigtarif. Aufnahme einer Bestimmung darüber in die Eisenbahnkonventionen	161
Anf. 12 zu S. 45f. Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck an den Handelsminister Grafen von Tzenpliz, betr. die geschäftliche Behandlung der Eisenbahnangelegenheiten unter den Bundesregierungen	163
Anf. 13 zu S. 45. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Direktor im Reichskanzleramt Cä, betr. die Ausstattung der Eisenbahnen mit Betriebsmaterial. Warzin, 31. Juli 1871	164
Anf. 14 zu S. 53. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Präsidenten des preußischen Staatsministeriums Grafen von Roon und die Mitglieder des Staatsministeriums, betr. die preussische Eisenbahnpolitik. Berlin, den 1. März 1873	164
Anf. 15 zu S. 53. Schreiben des Handelsministers Grafen von Tzenpliz an den Präsidenten des preuß. Staatsministeriums Grafen von Roon und die übrigen Mitglieder des kgl. Staatsministeriums, betr. das Eisenbahnprogramm des Reichskanzlers vom 1. März 1873. Berlin, den 5. März 1873	169
Anf. 16 zu S. 53. Votum des Finanzministers Camphausen dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. das Eisenbahnprogramm des Reichskanzlers vom 1. März 1873. Berlin, den 20. März 1873	174
Anf. 17 zu S. 57. Zirkular des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten Fürsten Bismarck an die Missionen in Deutschland, betr. Einsetzung einer Reichsaufsichtsbehörde über das Eisenbahnwesen. Berlin, den 7. März 1873	176
Anf. 18 zu S. 64. Immediatbericht des Reichskanzlers vom 23. Juni 1873, betr. die Errichtung des Reichseisenbahnamts	177
Anf. 19 zu S. 64. Gesetz, betr. die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes vom 27. Juni 1873 (RGBl. 164)	178
Anf. 20 zu S. 65. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an das preuß. Staatsministerium, betr. Landesaufsicht und Reichsaufsicht über die Eisenbahnen. Berlin, den 9. April 1875	179
Anf. 21 zu S. 66. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck vom 11. Februar 1874 an das kgl. bayrische Staatsministerium des kgl. Hauses und des Außen in München, betr. den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes und die Anwendung dieses Gesetzes auf Bayern	181
Anf. 22 zu S. 67. Erlaß des Reichskanzlers vom 17. Mai 1874 an das Reichseisenbahnamt, betr. statistische Übersichten über die Beschwerden in Eisenbahnsachen	182
Anf. 23 zu S. 73. Schreiben des Geh. Legationsrats Lothar Bucher an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts Scheele, aus Reinfeld bei Warnow, den 18. November 1873, betr. die Erhöhung der Eisenbahntarife	183
Anf. 24 zu S. 73. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Finanzminister Camphausen und den Handelsminister Dr. Ugenbach betr. die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 Prozent. Warzin, den 24. November 1873	183
Anf. 25 zu S. 77. Votum des Finanzministers Camphausen dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. Eisenbahntarifserhöhung und Eisenbahntarifreform. Berlin, den 31. Januar 1875	185
Anf. 26 zu S. 77. Votum des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten Fürsten Bismarck dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. Eisenbahntarifreform. Berlin, den 4. Februar 1875	186
Anf. 27 zu S. 83. Schreiben des Fürsten Bismarck vom 3. Januar 1879 an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betr. die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens. (Auszug)	186

	Seite
Anl. 28 zu S. 84. Schreiben des Fürsten Bismarck vom 1. Februar 1879 an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betr. die Eisenbahntarife für ausländische Güter. (Auszug)	189
Anl. 29 zu S. 87. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck vom 15. Februar 1879 an die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg, betr. die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens	190
Anl. 30 zu S. 99. Votum des Präsidenten des Staatsministeriums Fürsten Bismarck dem königlichen Staatsministerium vorzulegen, betr. Abtretung der preussischen Eisenbahnen an das Reich. Berlin, den 8. Januar 1876	191
Anl. 31 zu S. 100. Votum des Finanzministers Camphausen dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. Abtretung der preussischen Eisenbahnen an das Reich. Berlin, den 20. Januar 1876	196
Anl. 32 zu S. 103. Votum des Finanzministers Camphausen, betr. den Entwurf eines Gesetzes wegen Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich, dem königl. Staatsministerium vorzulegen. Berlin, den 8. März 1876	199
Anl. 33 zu S. 103. Votum des Präsidenten des Staatsministeriums, Fürsten Bismarck, betr. den Entwurf eines Gesetzes wegen Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. Berlin, den 9. März 1876	201
Anl. 34 zu S. 106. Erste Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der Beratung des Gesetzentwurfs, betr. Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich (erste Lesung, Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 26. April 1876)	206
Anl. 35 zu S. 106. Zweite Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der Beratung des Gesetzentwurfs, betr. Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich (erste Lesung, Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 26. April 1876)	208
Anl. 36 zu S. 106. Dritte Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der Beratung des Gesetzentwurfs, betr. Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich (zweite Lesung, Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 29. April 1876)	215
Anl. 27 zu S. 106. Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der ersten Beratung des Gesetzentwurfs, betr. Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich, in der Sitzung des preuß. Herrenhauses vom 18. Mai 1876	217
Anl. 38 zu S. 114. Immediatbericht des Reichskanzlers Fürsten Bismarck, betr. die Übertragung der preussischen Eisenbahnen auf das Reich. Berlin, den 9. Mai 1876	224
Anl. 39 zu S. 114. Schreiben des Handelsministers Dr. Achenbach, an den Reichskanzler Fürsten Bismarck, betr. die Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 29. Mai 1876	225
Anl. 40 zu S. 115. Antwortschreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck auf das Schreiben des Handelsministers Dr. Achenbach vom 29. Mai 1876. Berlin, den 12. Juni 1876	227
Anl. 41 zu S. 116. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 27. Januar 1877	229
Anl. 42 zu S. 116. Vertrauliches Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Finanzminister Camphausen, betr. Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 17. Februar 1877	230
Anl. 43 zu S. 116. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an das preussische Staatsministerium, betr. Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 12. März 1877	231

	Seite
Anl. 44 zu S. 120. Rede des Ministerpräsidenten Fürsten von Bismarck bei der ersten Beratung des Gesetzentwurfs, betr. die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für das Jahr 1878/79 in der Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 23. März 1878. (Auszug)	232
Anl. 45 zu S. 120. Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs, betr. die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für das Jahr 1878/79 in der Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 27. März 1878. (Auszug)	239
Anl. 46 zu S. 124. Denkschrift des Handelsministers Dr. Achenbach vom 27. Mai 1874 über den Ankauf der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. (Auszug)	245
Anl. 47 zu S. 124. Votum des Finanzministers Camphausen, dem königlichen Staatsministerium vorzulegen, betr. das Schreiben des Handelsministers über die Verschmelzung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 27. Mai 1874. Berlin, den 25. Juni 1874. (Auszug)	249
Anl. 48 zu S. 125. Schreiben des Reichskanzlers an das preuß. Staatsministerium, betr. Verschmelzung und Ankauf der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Berlin, den 26. Juni 1874	250
Anl. 49 zu S. 125. Votum des Präsidenten des Staatsministeriums Fürsten Bismarck, betr. Ankauf der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Warzin, den 14. September 1874	251
Anl. 50 zu S. 125. Ferneres Votum des Handelsministers Dr. Achenbach dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. den Ankauf der Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Berlin, den 26. September 1874. (Auszug)	252
Anl. 51 zu S. 126. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. die auf tgl. sächsischem Gebiete gelegenen Strecken preußischer Eisenbahnen. Berlin, den 18. Mai 1876	253
Anl. 52 zu S. 126. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. die auf tgl. sächsischem Gebiete gelegenen Strecken preußischer Eisenbahnen. Berlin, den 5. Juni 1876	253
Anl. 53 zu S. 139. Immediatbericht des Reichskanzlers Fürsten Bismarck, betr. die Errichtung eines Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. Friedrichsruh, den 20. Mai 1878. (Auszug)	254
Anl. 54 zu S. 139. Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Vizepräsidenten des königl. Staatsministeriums Grafen zu Stolberg-Wernigerode, betreffend die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen. Berlin, den 8. Mai 1879. (Auszug)	256

Erster Abschnitt.

Einzelne Eisenbahnangelegenheiten von 1847 bis zum deutsch-französischen Kriege.

Die Leitung der deutschen Eisenbahnpolitik hat Bismarck erst in seine Hand genommen, als die Rechte des Norddeutschen Bundes, später des Deutschen Reiches, gegenüber den Eisenbahnen durch die Verfassung festgestellt und umgrenzt waren. Schon lange vorher aber hatte Bismarck in Eisenbahnangelegenheiten mitgearbeitet, und die Kenntnis auch dieser Tätigkeit ist für das volle Verständnis seiner Eisenbahnpolitik unentbehrlich. Ich beginne daher mit ihrer Darstellung, die in zwei Teile zerfällt: die Zeit bis zur Ernennung Bismarcks zum preußischen Ministerpräsidenten und Minister der auswärtigen Angelegenheiten, und die Zeit von da bis zum deutsch-französischen Kriege. Auch in den Jahren 1867 bis 1871 hat Bismarck wiederholt in einzelnen wichtigen Eisenbahnangelegenheiten eingegriffen. Die im folgenden geschilderten Vorgänge sind dabei bis zu dem Zeitpunkt dargestellt, in dem ein gewisser Abschluß erreicht war.

I.

Die Zeit von 1847 bis 1862.

Bismarck im Vereinigten Landtag.

Die ersten öffentlich bekannt gewordenen Äußerungen Bismarcks über Eisenbahnangelegenheiten finden sich in zwei Reden, die er am 7. und 8. Juni 1847 im Ersten Vereinigten Landtag in Berlin gehalten hat. Bismarck gehörte diesem als Vertreter der sächsischen Ritterschaft an.¹⁾ Es handelte sich damals um eine durch kgl. Botschaft

¹⁾ Verhandlungen des Vereinigten Landtages. III. S. 1468, 1493—95.
v. b. Lehnen, Eisenbahnpolitik.

vom 28. März 1847 dem Landtag zugegangene Vorlage „über die Herstellung der großen preußischen Ostbahn und der damit in Verbindung stehenden Brückenbauten und sonstigen Anlagen“. Der Landtag wurde ersucht, seine ständische Zustimmung dazu zu erteilen, daß hierfür eine Staatsanleihe aufgenommen werde, die bis zum Betrage von jährlich 2 Millionen Talern aus dem durch kgl. Erlaß vom 22. November 1842¹⁾ begründeten Eisenbahnfonds zu verzinsen und zu tilgen sei.

Die Anlagekosten der Bahn von Frankfurt a. O. über Küstrin nach Dirschau, Danzig und Königsberg i. Pr. einschließlich der Brückenbauten wurden auf 32 751 593 Taler geschätzt. Die Vorlage war zunächst in der zweiten Abteilung des Vereinigten Landtags vorberaten worden. Diese hatte in einem sehr eingehenden Bericht vom 16. Mai 1847 dem Landtage die Annahme der Regierungsvorlage empfohlen. Bei den Verhandlungen war die Frage aufgeworfen worden, ob der Landtag zur Bewilligung einer Anleihe überhaupt zuständig sei. Die Abteilung hatte es nicht für angemessen erachtet, sich über diese grundsätzliche Frage zu äußern. Der Bericht aber stellte fest, daß von den Mitgliedern der Abteilung 11 Stimmen die Kompetenz bejaht, 5 Stimmen sie verneint hätten. Diese letzteren hatten sich dahin ausgesprochen, daß sie „dieses Bedenken allerdings auch bei der Erklärung auf die vorliegende Allerhöchste Bottschaft zu empfinden sich veranlaßt sehen müßten“.²⁾

Mit diesem Bedenken hatte es folgende Bewandnis: Durch kgl. B. D. vom 17. Januar 1820, betreffend die künftige Behandlung des gesamten Staatsschuldenwesens war im § I die Höhe der preußischen

¹⁾ Veröffentl. in der Gesetzesammlung (Ges. S.) 1842, S. 307. Der Erlaß war eine Folge der Beratungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse im Jahre 1842. Diese hatten sich gutachtlich dahin geäußert, daß es für die Wohlfahrt des Landes dringend erwünscht sei, den Bau weiterer Eisenbahnen durch Gewährung von Zinsbürgschaften in Höhe von 3½ % zu unterstützen und zu diesem Zwecke einen Betrag bis zur Höhe von 2 Millionen Talern jährlich zur Verfügung zu stellen, der aus den zu erwartenden Steuerüberschüssen entnommen werden sollte. Aus diesen Beträgen war ein besonderer Kapitalfonds zu bilden, der übrigens bald erheblich größer wurde als 2 Millionen Taler. Vgl. meine (s. B. ohne meinen Namen veröffentlichte) Abhandlung „Die Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preußen“. Archiv f. Eisenbahnwesen 1881, S. 1—21. Höpfer. Die preußische Eisenbahnfinanzgesetzgebung. I. S. 18—28.

²⁾ Der Bericht ist abgedruckt bei Höpfer a. a. O. S. 97 ff.

Staatsschulden damals auf 180 091 720 Taler festgestellt und dann im §II folgende Bestimmung getroffen: „Wir erklären diesen Staatsschuldenetat auf immer für geschlossen. Über die darin angegebene Summe hinaus darf kein Staatsschuldschein oder irgendein anderes Staatsschuldendokument ausgestellt werden. — Sollte der Staat künftighin zu seiner Erhaltung oder zur Förderung des allgemeinen Besten in die Notwendigkeit kommen, zur Aufnahme eines neuen Darlehens zu schreiten, so kann solches nur mit Zustimmung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen Versammlung geschehen.“ Die vorgedachten 5 Mitglieder der Abteilung waren nun mit vielen anderen Mitgliedern des Landtags der Meinung, daß der Vereinigte Landtag als eine zur Bewilligung von Anleihen ermächtigte reichsständische Versammlung nicht gelten könne, daß insbesondere nicht festgestellt sei, daß der Landtag eine Mitwirkung bei der Kontrolle über die Staatsanleihe habe, und regelmäßig wieder einberufen werden solle.¹⁾

Wesentlich um diese, also rein politische Frage bewegten sich die Verhandlungen der Vollversammlung des Landtags, und hierauf bezieht sich auch die folgende Rede Bismarcks:

„Die Gegner derjenigen Wünsche des Gouvernements, die uns jetzt beschäftigen, teilen sich bei dieser Frage in solche, die an die Nützlichkeit des Unternehmens nicht glauben, und in solche, die sich nicht für befähigt halten, ihre Zustimmung zu einer Anleihe zu geben. Auf die Nützlichkeit will ich nicht weitläufig eingehen; es ist etwas, worüber uns nur die Erfahrung belehren kann, es ist gewissermaßen eine Glaubenssache. Ich meinerseits glaube an die Nützlichkeit, wenn auch nicht von dem materiellen und provinziellen Standpunkte aus, so doch von dem der Konsolidierung unserer politischen und militärischen Verhältnisse. Eine andere Frage ist es, wenn selbst unter denen, die von der Nützlichkeit des Unternehmens überzeugt sind, sich solche finden, die nicht in der Lage zu sein glauben, — um einen hier parlamentarisch gewordenen Ausdruck zu gebrauchen — eine Anleihe zu bewilligen. Wir alle sind einig, daß der hier versammelte Landtag wirklich die Körperschaft ist, die Anleihen zu bewilligen oder abzulehnen hat. Ein Teil von uns will aber von diesem Rechte

¹⁾ Vgl. hierüber auch: Born, Die Entwicklung der kgl. preussischen Ostbahn. Archiv f. Eisenbahnwesen 1911. S. 879 ff., 1125 ff., 1431 ff., insbes. S. 906 ff., auch im Sonderabdruck (Berlin 1911) erschienen.

4 Einzelne Eisenbahnangelegenheiten von 1847 bis zum deutsch-franz. Kriege.

auch für nützliche Zwecke nicht eher Gebrauch machen, als bis die Regierung in bezug auf andere, hiermit nicht zusammenhängende Punkte gewisse Konzessionen erteilt haben würde; er will gleichsam ein Retentionsrecht an dem Rechte der Anleihebewilligung ausüben, bis die Regierung jene Konzessionen erteilt hat; durch diese Konzession soll sich die Regierung gewissermaßen die Bewilligung der Anleihe erkaufen. Ich frage, welchen Sturm würde es erregen, wenn das Gouvernement seinerseits sagen wollte, daß es gewisse administrative Wohltaten, die es einer Provinz zuwenden oder entziehen kann, davon abhängig mache, wie die Vertreter dieser Provinz bei politischen Fragen votieren würden. (Aufregung. Der Landtagsmarschall: Der Redner darf nicht unterbrochen werden.) Es scheint mir dies vollkommen analog zu sein, und die Mißbilligung, die von jener Seite sich kundgibt, beweist mir, daß ich die Wahrheit gesagt habe (Oho! Bravo!), wenn ich behaupte, daß von einer Partei eine analoge Taktik geübt wird, die man der Regierung gewiß nicht verzeihen und nicht anstehen würde, es mit dem Namen der Erpressung zu brandmarken, wenn sie sich dieselbe gestattete.“

Auf diese Rede antworteten die Abgeordneten v. Auerzwald und von der Heydt, die darin eine Verdächtigung solcher Abgeordneten erblickten, die aus Gewissenspflicht gegen die Anleihe stimmten, weil sie eine solche aus politischen Gründen nicht für zulässig hielten. Hierauf erwiderte Bismarck am 8. Juni:

„Der letzte Redner aus der Rheinprovinz (von der Heydt) hat heute den persönlichen Wortwurf wiederholt, der mir von einem Abgeordneten aus Preußen (v. Auerzwald) gestern gemacht worden ist. Ich habe wegen der hohen Achtung, die ich dem gestrigen Gegner zolle, nichts erwidert; wenn dieser Wortwurf aber heute wiederholt wird, so muß ich Nachstehendes darauf antworten: Ich habe gestern keine Verdächtigung ausgesprochen, ich habe von niemandem behauptet, daß er nicht nach seinem Gewissen handle, sondern ich habe nur die historische Tatsache, die unbestreitbar ist, angeführt, nämlich die, daß ein Teil der Versammlung aus dem Anleihebewilligungsrecht eine Waffe schmiede, um der Regierung Konzessionen abzdringen. Das ist eine Tatsache, die ich noch heute behaupte, und wer sie sehen will, der wird sie sehen; wer sich aber durch Tatsachen verdächtigt fühlt, dem kann ich nicht helfen.“

Die Regierungsvorlage wurde mit 369 gegen 179 Stimmen abgelehnt, und die bereits in Angriff genommenen Bauten an der Ostbahn wurden darauf eingestellt. Durch Gesetz vom 7. Dezember 1849, also nach Einführung der Verfassung, ist der Bau der Bahn genehmigt worden.

Diese Äußerungen, die höchst charakteristisch sind für die Beurteilung der ganzen Persönlichkeit Bismarcks, zeigen uns schon das Interesse und das Verständnis des Redners für Eisenbahnfragen. Er hält es auch für selbstverständlich, daß der Staat die neue Bahn baut, wenn allerdings auch bei diesen Verhandlungen die Frage, ob die Bahn etwa durch Privatunternehmer zu bauen sei, nicht angeregt worden ist. Der Bau der Bahn war aus wirtschaftlichen und aus politischen Rücksichten eine zwingende Notwendigkeit. Privatkapital hatte sich, ungeachtet der in Aussicht gestellten Zinsbürgschaften, nicht gefunden, also mußte der Staat bauen.

Die rechts- und linksrheinischen Bahnen.

Während seiner Tätigkeit als Bundestagsgesandter in Frankfurt a. M. hatte Bismarck wiederholte Gelegenheit, sich mit Eisenbahnfragen zu beschäftigen.

Aus einem vertraulichen Schreiben an den Minister Manteuffel vom 14. Juli 1853 und einem Privatschreiben an den Kriegsminister Grafen Waldersee vom 2. Februar 1855¹⁾ ergibt sich, daß Bismarck bei den Verhandlungen zwischen Preußen und Nassau über den Bau von Eisenbahnen am rechten und am linken Ufer des Rheins (Köln—Deutz—Gießen und Bonn—Koblenz—Mainz) vermittelnd eingegriffen hat. Die Deutz-Gießener-Eisenbahn durchzog auf einer erheblichen Strecke nassauisches Gebiet, Preußen mußte sich also über den Bau dieser, aus wirtschaftlichen Gründen und für die Landesverteidigung sehr wichtigen Bahn mit Nassau verständigen. In dem Schreiben vom 14. Juli 1853 berichtet Bismarck über eine Unterredung, die er in der Angelegenheit am 13. Juli 1852 mit dem Herzog von Nassau gehabt hat. Der Herzog habe sich bereit erklärt, Preußen soweit als möglich entgegenzukommen und ihm Oberaufsichtsrechte

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger: Preußen im Bundestag. I. S. 281 ff. und II. S. 152—53.

einzuräumen, aber eine finanzielle Unterstützung durch Gewährung einer Zinsgarantie müsse er ablehnen, er glaube auch nicht, daß die Stände einer solchen zustimmen würden, zumal die finanziellen Interessen allein durch Preußen wahrgenommen würden. Unter diesen Umständen sei die nassauische Regierung es dem Lande schuldig, die Konzession einer englischen Gesellschaft zu geben, die finanzielle Opfer nicht verlange. „Ich muß gestehen,“ sagte Bismarck, „daß ich nicht anders würde argumentieren können, wenn ich nassauischer Minister wäre.“ Das zweite Schreiben behandelt dieselbe Angelegenheit. Preußen hatte inzwischen alle Vorbereitungen zur Erteilung der Konzession für die Deuß-Gießener Strecke an die Köln-Mindener-Bahn getroffen und zwar ohne sich mit Nassau zu verständigen. Man hielt es für sicher, daß eine solche Verständigung schon gelingen werde. Nassau hatte nun als Gegenleistung für die Zustimmung verlangt, daß Preußen die Konzession einer Eisenbahn von Wiesbaden über Ehrenbreitstein nach Deuß zulasse. Das preußische Handelsministerium hatte eine solche abgelehnt, und zwar weil es die Konkurrenz dieser Bahn gegen die Deuß-Gießener und gegen die gleichfalls geplante linksrheinische Bahn befürchtete. Bismarck fragt den Kriegsminister, „ob es nicht für uns, ganz abgesehen von der Rentabilität und dem Verkehrs-, im militärischen Interesse erwünscht sein muß, ohne diesseitigen Aufwand zu einer Bahn zu gelangen, die auf dem kürzesten Wege nicht nur unsere Festungen Köln und Koblenz unter sich, sondern auch beide mit Mainz verbindet, und dabei durch ihre Lage auf dem rechten Ufer eine erhöhte Sicherheit für diese Kommunikation in Kriegszeiten gewährt.“

„Besonders bei einem Kriege mit Frankreich, sowie auch bei etwaigen Verwicklungen mit Osterreich, möchte ich annehmen, daß diese Bahn für unsere Position in Mainz von entschiedener Wichtigkeit sein könnte.“

Bevor er in weitere Verhandlungen mit der nassauischen Regierung eintrete, wünschte Bismarck eine Äußerung des Kriegsministers, ob er diese Ansicht teile. Dieser kann in der Antwort darauf der Bahn sehr erhebliche militärische Bedeutung nicht beimessen, da die militärischen Interessen durch die Deuß-Gießener Bahn genügend berücksichtigt seien. Er trägt also Bedenken, Gründe der Landesverteidigung gegen die wirtschaftlichen Besorgnisse des Handelsministers ins Feld zu führen.

Die Meinungsverschiedenheiten zwischen Preußen und Nassau sind später durch den Staatsvertrag vom 8. Februar 1860 ausgeglichen worden.¹⁾

Die Bahnen in Luxemburg.

Die zweite Angelegenheit betrifft den Bau von Bahnen in Luxemburg zum Anschluß an das belgische oder das preußische Eisenbahnnetz. Es bezieht sich hierauf ein Bericht vom 9. Januar 1854, ein Immediatbericht vom 22. Dezember 1854 und ein Bericht vom 10. Juni 1858.²⁾

Eine belgische Gesellschaft hatte den Bau einer Eisenbahn aus Belgien über Longwy, Thionville (jetzt Driedenhofen) und Metz nach Straßburg geplant, wobei Luxemburg umgangen worden wäre. Das Gouvernement von Luxemburg hatte im Januar 1854 einen Antrag an den Bund gerichtet, er möge sich bei Belgien und Frankreich gegen die Ausführung eines solchen Planes verwenden. Bismarck besorgt in seinem Bericht vom 9. Januar 1854, daß der Vorsitzende des Bundestags, v. Prokesch, den Bundestag überrumpeln und die sofortige Annahme des Antrags des Luxemburger Gouvernements durchzusetzen versuchen werde, was er, Bismarck, für bedenklich halte. Er meinte, über diese Frage müsse die preußische Regierung unmittelbar mit der belgischen verhandeln. Dies ist, wie aus den weiteren Berichten und der Antwort des Ministers v. Manteuffel hervorgeht, geschehen und die Verbindung von Belgien nach der südlichen Rheinprovinz von Arlon über Luxemburg (nach Trier und Saarlouis) hergestellt worden. In seinen Berichten betont Bismarck nachdrücklich das militärische Interesse, daß Luxemburg an das Bahnnetz angeschlossen und mit dem benachbarten Preußen durch eine Eisenbahn verbunden werde. Außerdem aber das wirtschaftliche Interesse, daß der große durchgehende Verkehr von Belgien nicht ausschließlich über die französischen, sondern auch über die deutschen Eisenbahnen geleitet werde.

Mit der luxemburgischen Eisenbahn hat sich Bismarck auch später noch beschäftigt. Im Jahre 1865 handelte es sich um den Ankauf

¹⁾ Ges. S. S. 289. Abgedruckt bei Höper, a. a. D. I., S. 649 ff. Vgl. über diese ganze Frage auch Fleck. Studien zur Geschichte des preußischen Eisenbahnwesens. Archiv f. Eisenbahnwesen 1904, S. 856—861.

²⁾ Poschinger a. a. D. I., S. 343 f., II., S. 126, III., S. 326.

der luxemburgischen Bahn für Preußen. Politisch hatte Bismarck, wie er in einem Telegramm vom 22. Oktober und einem Erlaß vom 24. Oktober 1865 an den Unterstaatssekretär v. Thile¹⁾ bemerkte, dagegen kein Bedenken, aber aus finanziellen Gründen sprach er sich dagegen aus. Im Jahre 1868 handelt es sich um die Übernahme des Betriebes der Wilhelm-Luxemburg-Bahn, der bisher von der französischen Ostbahn geführt war, durch Preußen. Der Kanzler machte in einem Erlaß an den Botschafter in Paris vom 11. Februar 1868 ein Eingehen auf dieses Angebot der Bahn davon abhängig, daß zuvor das Rechtsverhältnis mit der französischen Ostbahn gütlich aufgelöst werde.²⁾ Erst durch § 6 der Zusatzkonvention zu dem Frankfurter Friedensvertrag wurden die Rechte der französischen Ostbahn auf die französische Regierung und von dieser auf das Deutsche Reich übertragen und die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit der Betriebsführung beauftragt. Durch Staatsverträge vom 11. Juni 1872 (Reichsgesetzblatt S. 330) und vom 11. November 1902 (Reichsgesetzblatt 1903 S. 182) ist die Bahn an das Deutsche Reich bis zum Ablauf ihrer Konzession im Jahre 1959 verpachtet und der Betrieb wird durch die Generaldirektion in Straßburg weitergeführt.

Badische Eisenbahnverhältnisse.

Mit badischen Verhältnissen und der undeutschen Eisenbahnpolitik des badischen Ministers v. Meysenbug beschäftigt sich eine dem Bericht Bismarcks vom 4. Mai 1858³⁾ beigelegte Denkschrift, die von einem tiefen Verständnis des Verfassers für die Verkehrsfragen Zeugnis ablegt. Es sei daraus folgendes hervorgehoben:

„Bei der zunehmenden Wichtigkeit und Ausdehnung der Eisenbahnen,“ sagt die Denkschrift, „hätte man erwarten dürfen, daß der dirigierende Minister (v. Meysenbug) die Unterhandlungen über den Anschluß badischer Bahnen an die der Nachbarstaaten in ein System bringen würde, das den Interessen des Landes Rechnung trüge. Wenn dies der Fall gewesen wäre, so würde er vor allen Dingen die Erbauung einer stehenden Rheinbrücke zunächst bei Mannheim ins Auge gefaßt haben. Abgesehen von dem allgemein deutschen

¹⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch. S. 27, 28.

²⁾ a. a. D., S. 44.

³⁾ Poschinger, Preußen im Bundestag, III., S. 309 ff., insbes. S. 312, 313.

Interesse, eine Brücke da zu besitzen, wo beide Ufer deutsch sind, ist Mannheim weitaus der bedeutendste Handelsplatz des Landes, dessen Wichtigkeit aber von den Anordnungen einer umsichtigen und intelligenten Verwaltung des Landes abhängig bleibt. So gewiß, als Mannheim bei richtiger Unterstützung der Regierung zum Mittelpunkt eines großartigen Verkehrs erhoben werden kann, ebenso sicher ist es, daß diese Stadt rückwärts gehen muß, wenn ihre Interessen denjenigen anderer Lokalitäten hintangefetzt werden.“ Zu diesem Zwecke wäre eine Eisenbahnverbindung mit den bayrischen Bahnen in der Pfalz durch eine Brücke und in Franken durch eine Odentwaldbahn erforderlich gewesen. „Statt nun mit aller Energie sich hierauf zu werfen, und die allgemeinen deutschen Interessen ins Spiel zu ziehen, hat Herr v. Meyßenbug die Verhandlungen mit Bayern völlig vernachlässigt und ohne Rücksprache mit den deutschen Mächten den Vertrag über die Kehler Brücke mit Frankreich abgeschlossen. Dadurch hat Baden seine Verkehrsinteressen denen einer großen auswärtigen Macht untergeordnet, die diese Gelegenheit begierig ergriff, um sich in deutsche Angelegenheiten zu mischen und Baden behufs Ausführung des Kehler Brückenvertrags bei den deutschen Bundesgenossen zu vertreten. Dieser ungeschickte Gang der Verhandlungen setzte die großherzogliche Regierung dem Vorwurf eines undeutschen Benehmens und einer separaten Hinneigung zu Frankreich aus.“ Die Kehler Brücke komme ausschließlich Straßburg, die Brücke bei Mannheim wäre dagegen der badischen Handelsstadt Mannheim zugute gekommen. Am Schluß heißt es dann: „Die etwaigen ärarischen Mehrerträge, die eine erhöhte Frequenz auf der Strecke der Staatsbahn zwischen Kehl und Bruchsal gegen die zwischen Mannheim und Bruchsal in Aussicht stellt, können nur von einer engen und kurzfristigen Finanzpolitik gegen die Wohlfahrt der ersten Handelsstadt des gesamten Unterheinkreises in die Wagschale gelegt werden.“

Diese Ausführungen bedürfen heute keiner Erläuterung. Es ist immerhin bemerkenswert, wie der preußische Gesandte in Frankfurt damals ein richtigeres Verständnis für die Bedeutung von Mannheim als Handelsplatz bekundete, als die eigene Regierung des Landes.

Die Nachtzüge zwischen Berlin und Hamburg.

Ein kurzer Bericht vom 5. Februar 1858¹⁾ bezieht sich auf den Streit zwischen Preußen einerseits und den Regierungen von Holstein-Lauenburg, Mecklenburg-Schwerin, Lübeck und Hamburg andererseits über die von dem preußischen Handelsminister von der Heydt erzwungene Einführung von Nachtzügen zwischen Berlin und Hamburg.²⁾ Dieser hatte im Jahre 1852 die Einführung wenigstens eines Nachtzuges von Berlin bis Wittenberge verlangt, und als die Berlin—Hamburger Eisenbahn dies ablehnte, den Direktionsmitgliedern bei 100 Talern Ordnungsstrafe für jeden nicht gefahrenen Zug aufgegeben, vom 1. April 1852 an den letzten Zug erst um 10 Uhr abends in Berlin abzulassen. Die Bahn durchschneidet außer Preußen die vier oben erwähnten Staaten, von denen Mecklenburg und Hamburg auch finanziell an dem Unternehmen beteiligt waren. Eine am 30. März 1852 in Ludwigslust abgehaltene Versammlung des Gesellschaftsausschusses billigte die ablehnende Haltung der Direktion und sicherte den Direktionsmitgliedern Schadloshaltung wegen etwaiger Geldstrafen zu. Die Kommissare von Mecklenburg und Hamburg gingen soweit, der Gesellschaft die Befolgung der preußischen Anordnungen zu unterfagen, und die Nachtzüge wurden nicht gefahren. Nun eröffnete die preußische Regierung der Direktion, es werde ihr die Verwaltung der preußischen Strecke der Bahn abgenommen werden, wenn die Nachtzüge nicht bis zum 15. April eingeführt seien. Am 14. April 1852 wurde die Ordnungsstrafe für 28 nicht gefahrene Züge mit 2800 Talern eingezogen. Da fügte sich die Direktion und legte am 15. April die Nachtzüge ein. Die Bahn aber klagte gegen die preußische Regierung auf Entschädigung. Die Klage wurde abgewiesen. Nunmehr erhoben am 1. Dezember 1853 die vier Regierungen beim Bundestag Beschwerde gegen die preußische Regierung mit dem Antrage, daß, wenn ein gütlicher Vergleich nicht zustande komme, eine auftragalgerichtliche Entscheidung herbeigeführt werde. Der Bundestag hat dann reichlich 4 Jahre über die Angelegenheit

¹⁾ Poschinger, Preußen im Bundestag, a. a. O. III. S. 224.

²⁾ Vgl. hierüber die Festschrift: Berlin und seine Eisenbahnen. (Berlin 1896.) II., S. 28—29. Bergengrün. Staatsminister von der Heydt. (Leipzig 1908.) S. 179 bis 180.

verhandelt. Am 5. Februar 1858 berichtet Bismarck, daß die Sache sich zur austrägalgerichtlichen Entscheidung nicht eigne. Für den Fall aber, daß die Mehrheit sich für eine solche Entscheidung erklären sollte, empfehle sich für Preußen, sich dem Verfahren zu unterwerfen. „Eine Weigerung Preußens, sich einer gerichtlichen, durch einen regelmäßigen Bundesbeschluß mit wahrscheinlich sehr starker Majorität für anwendbar erkannten Entscheidung zu unterwerfen, würde von keiner Seite anders aufgefaßt werden, als ein Versuch Preußens, sich, im Vertrauen auf seine Macht schwächeren Bundesgliedern gegenüber, der rechtlichen Austragung zu entziehen, und es ist nicht abzusehen, wieweit Oesterreich und sonstige Gegner Gelegenheit finden würden, eine derartige Situation gegen uns auszubenten.“

Die Sache ist dann im Bunde überhaupt nicht erledigt worden. Die Berlin—Hamburger Bahn und die ihr verbundenen Regierungen haben wahrscheinlich aus dem Grunde sich um den Verlauf nicht weiter bekümmert, weil die Besorgnis einer finanziellen Schädigung des Unternehmens durch die Nachtzüge sich als gänzlich unbegründet herausstellte.

Die Rhein-Rahe-Bahn.

Ein Bericht vom 26. Mai 1858¹⁾ beschäftigt sich mit der Rhein-Rahe-Bahn (Neunkirchen-Bingerbrück). Die Kosten dieser im Jahre 1856 konzessionierten Eisenbahn waren auf 9 230 000 Taler veranschlagt. Im Jahre 1858, nach Eröffnung der kurzen Strecke von Bingerbrück nach Kreuznach, stellte sich heraus, daß der Kostenanschlag viel zu niedrig war und daß die Fertigstellung und Ausrüstung der Bahn eine Summe von 14,9 Millionen Taler erforderte. Dies wurde in den Kreisen der Aktionäre — zum großen Teil Frankfurter Banken — sehr unliebsam empfunden und Bismarck berichtete über die Stimmung der Frankfurter Börse. Die Angelegenheit werde von den politischen Gegnern stark ausgebeutet. Es geschehe alles, um die Rechtmäßigkeit der preußischen Regierung zu verdächtigen und das Vertrauen auf dieselbe als ein leichtsinniges darzustellen. „Bald soll der Anschlag zu niedrig aufgestellt sein, um die harmlosen Frankfurter in das Unternehmen hineinzulocken und hochgestellte Beamte sollen sich des „preußischen Pfiffs“ gerühmt haben. Bald sollen die hohen

¹⁾ Poschinger, Preußen im Bundestag, IV., S 305 ff.

Summen, die jetzt verlangt werden, das Ergebnis einer übertrieben luxuriösen Veranschlagung sein, mit der man den Kurs drücken wolle, um die Aktien wohlfeil zu erwerben. Heute erzählte man mit besonderer Entrüstung, daß der Inhalt einer Audienz, die die Herren Grunelius und Koch gestern beim Herrn Handelsminister gehabt hätten, auf der gestrigen Mittagsbörse hier bekannt gewesen sei und gleichzeitig ein Berliner Fixer namens Kofinskij hier erschienen sei, der die Mission gehabt habe, die Aktienkurse noch mehr zu drücken usw.“ Bismarck empfiehlt dringend eine Widerlegung der Gerüchte und ein beruhigendes Einschreiten der preußischen Regierung. Dies ist denn auch geschehen. Die Finanzen sind zunächst geordnet durch Aufnahme einer 4½ prozentigen Prioritätsanleihe, deren Zinsen Preußen gewährleistet hat.¹⁾

Ein Schreiben an den Handelsminister Graf Tzenpliz vom 26. November 1863 handelt von dem Anschluß der Asenzbahn an die Rhein-Nahe-Bahn. Bismarck ist dafür, daß dieser Anschluß nicht von neuen erschwerenden Bedingungen abhängig gemacht werde, was denn auch nicht geschehen ist.²⁾

Russische Eisenbahnverhältnisse.

Als russischer Gesandter hatte Bismarck wiederholt Gelegenheit, sich mit den russischen Eisenbahnverhältnissen zu beschäftigen. In vier Berichten, aus der Zeit vom September bis November 1860, handelt es sich um die Legung eines zweiten Gleises mit deutscher normaler Spur neben dem Breitspurgleise auf der Strecke von Wirbhallen bis Rowno und um die Verlegung der Zollabfertigung nach Rowno. Beide Anträge waren von der russischen Regierung abgelehnt, und zwar, wie sie sagte, aus rein wirtschaftlichen Gründen, Interessen der Landesverteidigung seien für sie nicht bestimmend.³⁾ In einem Bericht vom 18./30. November 1860⁴⁾ beklagt Bismarck die schlechten Fahrpläne für den Anschluß der russischen an die preußischen Züge, die nach Eröffnung der Strecke Rowno—

¹⁾ Vgl. über die weiteren Schicksale der Bahn auch Jungnickel, Staatsminister v. Maybach (1910), S. 19 ff.

²⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch. I, S. 19.

³⁾ a. a. D. I, S. 6—11.

⁴⁾ a. a. D., S. 11/12.

Ehdtkühnen vorgesehen seien. Er hofft, daß es ihm gelingen wird, bessere Fahrpläne zu erreichen.

Erfolgreicher sind die Bemühungen des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten v. Bismarck im November 1864 und im Januar 1865 wegen Herstellung neuer Eisenbahnen zwischen Breslau und Posen einerseits und Warschau andererseits.¹⁾ Es scheint hier gelungen zu sein, die Gegensätze, die zwischen den Interessenten bei der Führung der Eisenbahn über Kempen oder über Kalisch bestanden, auszugleichen. Die russische Regierung hatte sich, wie aus einem Schreiben Bismarcks an den Statthalter des Königreichs Polen, Grafen von Berg, vom 25. Dezember 1865, hervorgeht, bereit erklärt, die weitere Regelung der Sache durch kommissarische Verhandlungen vorbereiten zu lassen.

II.

Die Zeit von 1862 bis 1871.

In seiner programmatischen Erklärung vom 1. März 1873 (Anlage 14, S. 164), auf die ich später zurückkomme, bemerkt Fürst Bismarck, daß er bisher sich darauf beschränkt habe, in Eisenbahnfragen nur in einzelnen Fällen abweichenden Ansichten von den Grundsätzen des Handelsministers Ausdruck zu geben. Es sei dies in der Überzeugung geschehen, daß die politische Solidarität des Staatsministeriums in Angelegenheiten, die eine allgemein politische Bedeutung nicht hätten, nicht in Frage gestellt werden dürften.

Auch diese einzelnen Fälle müssen betrachtet werden, wenn wir ein vollständiges Bild von der Wirksamkeit des Reichskanzlers gewinnen wollen. Seine Einwirkung auf die Behandlung von Eisenbahnfragen ist mit seiner Übernahme des Vorsizes im Staatsministerium und des Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten eine andere geworden, als in seinen bisherigen Stellungen. Er kann nunmehr selbst anregen, bei den Entscheidungen mit beraten und seinen persönlichen Anschauungen Geltung verschaffen. Dabei begegnen uns jetzt vereinzelt auch eisenbahnpolitische Anschauungen, die auf bestimmte, später mit Nachdruck verfolgte Ziele hindeuten.

¹⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch I, S. 22—27.

Eigenes Eisenbahnministerium?

In einer am 3. März 1878 im preußischen Abgeordnetenhaus gehaltenen Rede, die uns später beschäftigen wird¹⁾, bemerkt Bismarck, daß er eine Vorlage über Bildung eines Eisenbahnministeriums „bereits vor 15 oder 16 Jahren, im Jahre 1862, gemacht habe, aber damals nicht durchgedrungen sei“.

Leider ist es mir nicht gelungen, diese Vorlage zu ermitteln, und es liegt daher die Möglichkeit vor, daß den Reichskanzler sein Gedächtnis getäuscht hat und es sich vielleicht nur um mündliche Äußerungen gehandelt hat, denen eine Folge nicht gegeben ist. Immerhin haben wir hier wieder ein Zeugnis dafür, mit wie weitem Blick Bismarck Eisenbahnfragen betrachtet, und mit welcher Beharrlichkeit er einen an sich gefunden Gedanken solange weiter verfolgt, bis er — im Jahre 1879 — verwirklicht worden ist.

Mitwirkung Bismarcks bei der Genehmigung und dem Bau einzelner Eisenbahnen.

Die Eisenbahn von Oldenburg nach Wilhelmshafen.

Über den Bau einer Eisenbahn nach dem Jahdebusen zu den dortigen Anlagen für die Marine (jetzt Wilhelmshafen), spricht sich der Ministerpräsident in einem Votum an das Staatsministerium vom 11. Dezember 1862²⁾ dafür aus, in dieser Frage Oldenburg tunlichst entgegenzukommen. Im Falle ihres Gelingens würden die damals schwebenden Verhandlungen die Erhaltung, im Falle ihres Scheiterns den Verlust des politischen Einflusses Preußens in Oldenburg zur Folge haben. „Oldenburg“, so heißt es, „hat uns bisher stets treu zur Seite gestanden, seine Regierung ist fast die einzige deutsche Regierung, die in allen wichtigeren Fragen mit Preußen gegangen ist.“ Bei den schwebenden Verhandlungen versuche aber Hannover Oldenburg dem preußischen Einfluß zu entziehen und an sich zu fetten. Dem müsse vorgebeugt werden.

Damals handelte es sich hauptsächlich darum, ob die Strecke Oldenburg—Bremen von Preußen oder von Oldenburg gebaut, und im letzteren Falle, ob Preußen dafür eine Zinsgarantie gewähren wolle. Da

¹⁾ Anl. 44.

²⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 13

Oldenburg auf eigenen Bau Wert legt, so spricht sich Bismarck für die Zinsgarantie aus, zumal diese nur für einen bestimmten Zeitraum verlangt werde. — Nach einem weiteren Schreiben vom 19. Februar 1863¹⁾ an die beteiligten Minister haben die Verhandlungen nicht zum Ziele geführt und Bismarck schlägt nun vor, den nördlichen Teil der Bahn, vom Jahdebusen bis nach der Stadt Oldenburg, durch Preußen zu bauen. Auf dieser Grundlage ist weiter verhandelt worden, wie ein Schreiben an dieselben Minister vom 27. November 1863²⁾ ergibt, und die Angelegenheit ist durch den Vertrag zwischen Preußen und Oldenburg vom 16. Februar 1864 (Ges. S. 1865 S. 301ff.) und das preußische Gesetz vom 26. Mai 1865 (Ges. S. S. 557) hiernach erledigt worden.

Eisenbahnverbindungen zwischen Preußen und Mecklenburg.

Der Staatsvertrag vom 8. November 1841 zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Lübeck und Hamburg über die Herstellung der Berlin—Hamburger Eisenbahn (Ges. S. 1845 S. 195 ff.) enthielt im § 21 die Bestimmung, daß auf der Bahn Durchgangszölle zugunsten von Dänemark, zu dem damals das Herzogtum Lauenburg gehörte, und Mecklenburg erhoben werden sollten. Durch den Sundzollvertrag vom 14. März 1857 waren einige Erleichterungen bei den Durchgangszöllen herbeigeführt. Die Zölle, die den beiden beteiligten Staaten nicht unerhebliche Einnahmen brachten, belästigten in hohem Grade den Verkehr, und der Handelsstand wünschte dringend ihre Beseitigung. Als im Jahre 1860 die mecklenburgische Regierung den Wunsch nach Herstellung direkter Schienenverbindungen zwischen Güstrow und Pasewalk, sowie zwischen Pasewalk und Rostock aussprach, erklärte sich Preußen grundsätzlich hierzu bereit, knüpfte aber die Bedingung daran, daß der Durchgangszoll auf der Berlin—Hamburger Bahn aufgehoben werde. Durch Allerhöchsten Erlass vom 27. Mai 1861 wurden die Minister des Handels und der Finanzen ermächtigt, auf dieser Grundlage zu verhandeln. Mecklenburg lehnte dies ab, wollte sich äußerstenfalls zu einer Ermäßigung verstehen, und die Verhandlungen ruhten darauf bis zum Jahre 1863 und wurden auf Ersuchen der mecklenburgischen Regierung dann wieder aufgenom-

¹⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch I, S. 15.

²⁾ a. a. D., S. 20.

men. Von nun an ist Bismarck an den Verhandlungen beteiligt. In einem gemeinschaftlichen Schreiben vom 8. Februar 1864 machten ihm die beiden Ressortminister Mitteilung über die Sachlage, sie erklärten sich bereit, die Verhandlungen wieder aufzunehmen, wenn Mecklenburg seinen grundsätzlichen Standpunkt in der Frage der Durchgangszölle verlasse und sich bereit erkläre, sie, sei es sofort, sei es allmählich, aufzuheben. Für Preußen sei umsoweniger Anlaß nachzugeben, als sich die Verhältnisse seit 1861 wesentlich verändert hätten. Mecklenburg habe seitdem eine neue Zollverfassung eingeführt, in der alle Durchgangszölle, mit alleiniger Ausnahme des auf der Berlin—Hamburger Bahn bestehenden, aufgehoben seien. Darin könne man eine „geradehin gegen Preußen gerichtete feindliche Maßregel erblicken, die unter andern Umständen die Ergreifung wirksamer Gegenmaßregeln unter allen Umständen rechtfertigen würde“. Überdies stehe einer Änderung des bisherigen Standpunktes der Allerhöchste Erlass vom 27. Mai 1861 entgegen.

Auf dieses Schreiben antwortete Bismarck am 24. Februar 1864 (Anf. I. S. 147). Er hält es „nicht für ratsam, unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen¹⁾ auf eine uns zur Seite stehende Regierung, in einer Angelegenheit, wie der vorliegenden, einen Druck auszuüben, dessen Wirkungen offenbar nur geeignet sein können, die uns günstigen Dispositionen zu schwächen“. Er empfiehlt daher, den Bau der Bahnen, die auch für die preußischen von ihnen durchschnittenen Landesteile von besonderer Bedeutung seien, tunlichst zu fördern und die Forderung der Aufhebung der Durchgangszölle fallen zu lassen, dagegen eine tunlichste Ermäßigung zu erstreben. Wenn man jetzt weitere Verhandlungen ablehne, so erreiche man nichts, als daß die Zölle unverändert blieben.

¹⁾ Offenbar war es die schleswig-holsteinische Frage, der bereits begonnene Krieg mit Dänemark, in dem Bismarck großen Wert darauf legen mußte, freundschaftliche Verhältnisse mit den benachbarten norddeutschen Regierungen zu pflegen. Ein ganz eigentümliches Verhältnis war dabei, daß die lauenburgischen Durchfuhrzölle (jährlich 101 000 Taler) nicht an die lauenburgische oder die holsteinische Landeskasse, sondern an Dänemark abgeliefert wurden. Hierdurch wurden der feindlichen Regierung die Mittel zur Kriegführung gegen Preußen gestärkt. Die Berlin—Hamburger Eisenbahn wurde, um dies zu verhindern, angewiesen, die Erträge aus dieser Abgabe bis auf weiteres an die Landesverwaltung abzuführen, die unter der für Holstein und Lauenburg eingesetzten Bundeskommission bestand.

In einem Schreiben vom 3. März 1864 teilt Bismarck den beiden Ministern noch mit, daß er inzwischen aus Anlaß eines Briefes des Großherzogs von Mecklenburg über die Sache beim König Vortrag gehalten und dabei auch die von den Ministern unter dem 8. Februar hervorgehobenen Bedenken geltend gemacht habe. Der König habe darauf vorläufig die Absicht kundgegeben, daß es bei der — am Schlusse des vorstehenden Schreibens vom 24. Februar erwähnten — in Karlsbad kundgegebenen Entschließung einstweilen bewenden solle.

Die beiden Ressortminister fügten sich nur ungerne den Vorschlägen des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, die Verhandlungen mit der mecklenburgischen Regierung wurden fortgesetzt und führten nach Überwindung vieler Schwierigkeiten — wobei Bismarck wiederholt selbst eingreifen mußte — zum Abschluß des Staatsvertrags vom 20. Mai 1865 zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin (Ges. S. S. 547), in dem die näheren Bedingungen für die Anlage einer Eisenbahn von Pasewalk über Straßburg nach Neubrandenburg und einer solchen von Stralsund nach Rostock vereinbart wurden, und in dessen Art. 14 die mecklenburgische Regierung sich verpflichtete, die auf der Berlin—Hamburger Eisenbahn erhobene Durchgangsabgabe vom 1. Januar 1868 ab jährlich um ein Zehntel zu ermäßigen und vom 1. Januar 1877 ab ganz fallen zu lassen. Damit war die Angelegenheit nach den von Bismarck in dem Schreiben vom 24. Februar 1864 gestellten Anträgen erledigt. Er hatte sich dabei weniger von wirtschaftlichen, als von allgemeinpolitischen Gründen leiten lassen, auch waren wohl Rücksichten auf das persönliche Verhältnis des Königs und des Großherzogs von Mecklenburg mit bestimmend gewesen.

Die Berlin—Lehrter Bahn.

Die Anlage der Berlin—Lehrter Bahn begegnete besonderen Schwierigkeiten. Durch den Bau der Strecke Berlin—Lehrte (Hannover) wurde die Verbindung Berlins mit dem Westen der Monarchie wesentlich abgekürzt und es hatte sich ein besonderes Komitee zum Bau der Bahn gebildet. Die Regierung konnte sich nicht darüber schlüssig werden, an welche der bestehenden Eisenbahngesellschaften die Konzession für die neue Bahn zu erteilen sei und in einer Eingabe vom 30. Dezember 1865 hatte das Komitee den Handelsminister um Beschleunigung

der Entscheidung gebeten und Abschrift dieser Eingabe an Bismarck mitgeteilt. Auf diese bezieht sich ein Schreiben Bismarcks an den Grafen Jbenpliz vom 10. Januar 1866¹⁾. Darin wird bemerkt, daß Bismarck „es im allgemeinen für höchst wünschenswert erachte, den auf die Förderung der Verkehrsinteressen gerichteten Unternehmungen, soweit Zulassung und Ausführung derselben von der Genehmigung der kgl. Regierung abhängen, durch jede tunliche Beschleunigung der bezüglichen Erwägungen und Entschliefungen soviel als möglich Vorſchub zu leisten“. Durch Verzögerung der Entscheidung würden die Unternehmer geschädigt „und schon die Besorgnis hiervor muß auf die wünschenswerte Entwicklung des ernstlich gemeinte Ziele mit soliden Mitteln verfolgenden Unternehmungsgeistes entmutigend wirken“. Bismarck spricht sich ferner dahin aus, daß er der Begründung neuer selbständiger Unternehmungen vor den fortgesetzten Erweiterungen bestehender Unternehmungen im allgemeinen und namentlich in solchen Fällen den Vorzug gebe, „wo die betreffenden Erweiterungen von den bestehenden Gesellschaften ersichtlich aus dem Grunde angestrebt werden, um sich der dem Publikum nützlichen Wirkung der Konkurrenz soweit als möglich zu entziehen. Gegenüber dem unzweifelhaften Gewinn, der den allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen gerade aus den Konkurrenzbestrebungen verschiedener Unternehmungen erwächst, scheinen mir die mögliche Schmälerung eines aus einem bestehenden Unternehmen bereits mehr oder weniger lange Zeit hindurch gezogenen Gewinnes, und die dadurch etwa bedingte Abminderung der betreffenden Werte, keine für die Leitung des gesamten Staatswesens bestimmenden Motive zu einer Bevorzugung darzubieten“.

In dem vorliegenden Falle überläßt Bismarck die Entscheidung darüber, ob ein selbständiges Unternehmen zuzulassen, oder die Bahn an ein bestehendes Unternehmen anzugliedern sei, dem Ressortminister. Wenn es sich aber darum handle, ob die Mitbeteiligung und Ausführung der Berlin—Potsdam—Magdeburger oder der Köln—Mindener Bahn zuzuwenden sei, so will er das letztere Unternehmen bevorzugen; einmal mit Rücksicht auf das finanzielle Interesse des an der Köln—Mindener Bahn mitbeteiligten Staates.²⁾ Außerdem

¹⁾ Poschinger. Aktenstücke. I., S. 72 f.

²⁾ Der Staat hatte einen großen Teil Aktien der Köln—Mindener Bahn.

würde bei Verschmelzung des neuen Unternehmens mit Berlin—Potsdam—Magdeburg „die Wohlthat, die in der Konkurrenz verschiedener von Berlin ausgehender Linien für das Publikum liegt, ausgeschlossen sein und dem Monopol einer beide Linien beherrschenden Verwaltung Platz machen.“

Denselben Standpunkt nimmt Bismarck in einem Schreiben vom 29. Januar 1873 ein, das er in seiner Eigenschaft als Minister für Lauenburg an den Ministerpräsidenten, Grafen Roon, richtet.¹⁾ Es schwebten damals Verhandlungen zwischen der Berlin—Hamburger Bahn und dem Senat von Lübeck und der Lübeck—Büchener Bahn über den Ankauf dieser Bahn durch die Berlin—Hamburger. Bismarck vermag der Ansicht, „daß eine derartige Zentralisation verschiedener Bahnkomplexe zu einer Verwaltung für nützlich zu erachten und deshalb zu befördern sei, nicht beizupflichten, ist vielmehr der Meinung, daß den in mehreren analogen Fällen von dem kgl. preussischen Handelsministerium zugelassenen Fusionen dieser Art, durch die die Konkurrenz ausgeschlossen resp. geschwächt und die Eisenbahnmonopole mächtiger und den Interessen des Publikums noch nachteiliger werden, als bisher, grundsätzlich entgegenzutreten ist“. Bismarck sieht daher auch keinen Anlaß, dem für den Fall des Zustandekommens des Kaufvertrags von Hamburg geäußerten Wunsche, die Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe über Rakeburg zu bauen, entgegenzukommen. Auch aus sachlichen Gründen gibt er der Führung über Mölln den Vorzug.

Auf die Berlin—Lehrter Bahn kommt Bismarck in einem Schreiben vom 7. April 1866²⁾ zurück. Er habe gehört, daß zwischen dem Handelsminister und dem Justizminister eine Meinungsverschiedenheit über die rechtliche Zulässigkeit des von dem Berlin—Lehrter Komitee mit der Köln—Mindener Bahn abgeschlossenen Vertrags bestehe, deren Beseitigung im allseitigen Interesse wünschenswert erscheine. Er ersucht um Mitteilung, ob die Angelegenheit für die baldige Beratung im Staatsministerium vorbereitet sei. Nachdem der Minister Graf Tzenpliz am 12. April geantwortet hat, daß diese Meinungsverschiedenheit nicht mehr bestehe, ersucht Bismarck in einem Schreiben vom 21. April³⁾ erneut um Mitteilung, welche Hindernisse

¹⁾ Poschinger. Aktenstücke. I., S. 170 f.

²⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 29.

³⁾ a. a. O. S. 30.

noch beständen und behält sich wieder vor, die Sache im Staatsministerium anzuregen.

Die Angelegenheit ruhte dann während des deutsch-österreichischen Krieges. Im Mai 1867 hatte sich das Berlin—Lehrter Komitee in einer Eingabe an den König gewendet und um baldige Inangriffnahme des seit vier Jahren geplanten Baues dringend gebeten. Die Verzögerung solle in rechtlichen Bedenken des Justizministers ihren Anlaß haben. Bismarck fragt in einem Schreiben vom Mai 1867¹⁾ den Justizminister, wie sich dies verhalte und dringt, unter Anführung derselben Gründe, wie in dem Schreiben vom 10. Januar 1866 an den Handelsminister (S. 18), auf möglichste Beschleunigung. „Bei der Wichtigkeit, die diese neue Verbindungsstraße mit der Rheinprovinz, sowohl für die industriellen Interessen als auch in militärischer Beziehung besitzt, erscheint es dringend erforderlich, der baldigen Bauausführung jeden irgend zulässigen Vorschub zu leisten.“ Nach einem kurzen Immediatbericht (Paris, den 11. Juni 1867) hat das Staatsministerium in der Sitzung vom 4. Juni einstimmig beschlossen, der Magdeburg—Halberstädter Bahn die Konzession zu erteilen, was am 12. Juli 1867 geschehen ist.

Sehen wir auch hier wieder, mit welcher Beharrlichkeit und welchem Nachdruck Bismarck eine wichtige Eisenbahnangelegenheit fördert, wie er auf die beteiligten Ressortminister einwirkt, so sind andererseits beachtenswert die eisenbahnpolitischen Gedanken, die uns in diesem Briefwechsel begegnen. Bismarck steht noch ganz unter dem Einfluß der alten Konkurrenztheorie, er erwartet vom Wettbewerb der Eisenbahnen eine Förderung des Gemeinwohles und bekämpft wesentlich aus diesem Grunde die Monopolstellung der Eisenbahnen, besonders aber die Stärkung des Monopols einer einzelnen Eisenbahn, wie Berlin—Potsdam—Magdeburg durch Anlage einer Bahn, die ihr eine vollständige Beherrschung eines wichtigen Landesteils gewähreistet. Die heute von der Wissenschaft und der Praxis nahezu einstimmig als verfehlt erkannte Konkurrenztheorie hat auch Bismarck später ganz aufgegeben.

¹⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch I. S. 35, 36.

Erweiterung des Eisenbahnnetzes in Posen.

Hierauf bezieht sich ein Schreiben Bismarcks an die Minister des Handels, der Finanzen und des Innern vom 20. Januar 1866.¹⁾ Deutsche Großgrundbesitzer haben an den Minister das Ersuchen gerichtet, „wenn möglich eine Initiative der Staatsregierung für den Bau von Eisenbahnen im ganzen Landesteil herbeizuführen“. Wenn der Staat ein Drittel der Baukosten übernehme, so würde die Provinz bereit sein, für zwei Drittel aufzukommen. Bismarck bittet um Prüfung der Angelegenheit durch das Staatsministerium und bemerkt dazu: „Ich bin der Meinung, daß Kommunikationsmittel, die jener Provinz gegeben werden, um sie den deutschen Provinzen näher anzuschließen, die schnellsten und sichersten Wege sind, auf welchen deutsche Kultur und deutsche Gesinnung dort sich einbürgern.“ Besondere Vorschläge über einzelne Bahnen werden nicht gemacht, Bismarck will sich zunächst darüber unterrichten, welche Bahnen geplant sind, und wie weit sie Aussicht bieten, ohne außerordentliche Anregung und Förderung ins Leben zu treten.

Die vom Grafen Jkenpliz erteilte Auskunft befriedigt den Minister und seine Anregungen sind heute längst verwirklicht.

Die Benlo—Hamburger Eisenbahn.

Nach Gründung des Norddeutschen Bundes war es eines der ersten wichtigen Amtsgeschäfte des neuen Kanzlers, die Angelegenheit der Benlo—Hamburger Bahn, die vollständig verfahren war, aufzugreifen und zu fördern.

Diese Eisenbahn, die auf deutschem Gebiet von Benlo an der niederländischen Grenze über Wesel nach Bremen und Hamburg führen und damit die nächste Verbindung zwischen Paris und Hamburg herstellen sollte, hatte gleichzeitig eine direkte Schienenverbindung zwischen den beiden Hansestädten Bremen und Hamburg zur Folge, die bisher auf der Eisenbahn nur auf dem großen Umweg über Hannover in Verbindung standen. Das hatte unter anderem die Folge, daß der Personenverkehr zwischen beiden Städten durch eine nächtliche Omnibusfahrt vermittelt wurde, mit der man am schnellsten und auch am bequemsten sein Ziel erreichte. Die Regierung

¹⁾ Poschinger, Aktenstücke. I., S. 74.

des Königreichs Hannover, die überhaupt alles tat, um den Verkehr der beiden Hansestädte zu schädigen, war dieser Bahn wenig günstig und hatte es verstanden, ihre Anlage jahrelang zu hintertreiben. Aus einem Immediatbericht Bismarcks vom 4. Juni 1863¹⁾ ergibt sich, daß damals drei Unternehmer sich um die Konzession bewarben, ein Rentier Mouton in Paris, der die Bahn von Venlo über Wesel, Münster und Osnabrück bauen, die Köln—Mindener und die Rheinische Eisenbahngesellschaft, die die Bahn von Essen oder Gelsenkirchen aus direkt über Münster nach Osnabrück und Bremen führen wollten. Preußen legte Wert darauf, daß die Bahn auch zur Herstellung einer nahen Verbindung zwischen Oldenburg und Rheinland-Westfalen verwendet und ihre Richtung hiernach festgestellt werde. Es fanden zunächst, am 17. und 18. November 1863 kommissarische Beratungen statt²⁾, aus denen sich ergab, daß die hannoversche Regierung ihre Zustimmung dazu verweigert hatte, daß die Bahn in irgendeiner Richtung durch das oldenburgische Gebiet geführt werde. Ebenso hatte Hannover den Anschluß einer aus dem oldenburgischen Gebiet kommenden Bahn für die ganze hannoversche Stree „entschieden abgelehnt“. Da Preußen hierauf nicht verzichten konnte, so blieb die ganze Angelegenheit ruhen bis zur Einverleibung Hannovers in Preußen, und erst im Jahre 1868 kam Bismarck darauf in einem Schreiben vom 21. Januar an den Handelsminister Grafen Ikenpliz zurück, in dem er vorschlug, die Frage, welche Richtung der Bahn zu geben sei, zunächst dem Bundeskanzleramt vorzulegen. Graf Ikenpliz hält in seiner Antwort vom 29. Januar eine vorherige Verständigung zwischen den preußischen Ressortchefs oder eine Beschlußfassung des preußischen Staatsministeriums für erforderlich.

Dieser Auffassung widerspricht Bismarck in den beiden Schreiben vom 3. und 7. Februar 1868 nachdrücklich. Die beiden Schreiben sind in den Anl. 2 und 3 (S. 149, 150) abgedruckt. Der Kanzler gibt darin seiner Auffassung über die Stellung des Norddeutschen Bundes gegenüber den Einzelregierungen in Eisenbahnsachen ganz klaren Ausdruck. Die formelle Behandlung der Angelegenheit ist bezeichnend. Das Schreiben vom 3. Februar rührt von dem Minister der Auswärtigen

¹⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 17 f.

²⁾ a. a. O., S. 20 ff. (Schreiben Bismarcks an den Finanzminister und den Handelsminister vom 27. November 1863.)

Angelegenheiten her, in dem Schreiben vom 7. Februar spricht Bismarck als Bundeskanzler. Diesem habe er — als auswärtiger Minister — das Schreiben des Handelsministers vom 29. Januar mitgeteilt und als Bundeskanzler antwortet er nun darauf. In einem Schreiben vom 8. Februar¹⁾ teilt der Kanzler dann wieder dem Auswärtigen Minister (also sich selbst), Abschrift des Schreibens vom 7. Februar mit, das er an den Handelsminister gerichtet hat.

Bismarck vertritt darin den Standpunkt, daß, da die Bahn nicht Preußen allein, sondern auch andere Bundesstaaten durchschneide, der Bundesrat die geeignete Stelle sei, sich über die Richtung der Bahn mit Rücksicht auf die allgemeinen Interessen des Verkehrs und der Landesverteidigung zu entscheiden. — Die Frage ist dann auch dem Bundesrat überwiesen, und dieser hat im Mai 1868 beschlossen, daß keiner der beiden Linien der Vorzug gebühre und die Köln—Mindener Bahn hat alsdann die Konzession erhalten²⁾ und die Bahn gebaut. Sie ist mit der Stammbahn, im Jahre 1880, in das Eigentum des Staates übergegangen. Einer im Jahre 1877 an ihn vom Hamburger Senator Godeffroy ergangenen Anregung, die Bahn zu kaufen, um hiernach in der Lage zu sein, die Kohlenfrachten nach Hamburg zu ermäßigen, hat Bismarck nicht Folge gegeben.³⁾

In den beiden Schreiben vom 3. und 7. Februar betont Bismarck mit allem Nachdruck die dem Norddeutschen Bunde durch Art. 4 Nr. 8 und Art. 41 der Verfassung verliehenen Befugnisse. „Das Aufsichtsrecht des Bundes erstreckt sich nicht nur auf die Ausstattung, die Tarife und den Betrieb der bestehenden, sondern auch auf die Anlage und Konzessionierung neuer Eisenbahnen.“ Sowohl Preußen als Oldenburg seien unzweifelhaft berechtigt, die streitige Frage vor das Forum des Bundes zu bringen. Als Einzelstaat „sowohl, wie in seiner Eigenschaft als Präsidialmacht habe Preußen das dringende Interesse, die streitige Frage selbst an den Bund zu bringen, und die Entscheidung desselben anzuerkennen“. „Preußen würde mit sich selbst in Widerspruch treten, wollte es die Entscheidung dieser Frage nicht vor die Instanz bringen, die es selbst zu dem Zwecke geschaffen

¹⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 43.

²⁾ a. a. O. S. 44. Anmerkung.

³⁾ Schreiben an Senator Godeffroy vom 23. Mai 1877. Poschinger. Aktenstücke. I., S. 256.

hat, damit das Interesse des allgemeinen Verkehrs gegenüber dem partikularen Interesse der Bundesstaaten bei der Herstellung neuer Bahnen gewahrt und zur Geltung gebracht werde“.

„Im Hinblick auf die Bestimmungen der Bundesverfassung,“ so heißt es in dem Schreiben vom 3. Februar, „die dem Bundesrat nicht bloß das Recht, sondern auch die Pflicht zur Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens aller Bundesstaaten zuweist, wird meinerseits stets die Verpflichtung anerkannt werden, der Bundesverwaltung die Mittel zu bieten, um stetig sowohl die allgemeine Lage des preußischen Eisenbahnwesens, als namentlich auch den Fortgang der wegen der Ausführung neuer, für den Verkehr wichtiger Eisenbahnen innerhalb Preußens schwebenden Verhandlungen übersehen zu können.“

Die Gotthard-Bahn.

Eine Überschneidung der Alpen und damit die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Italien durch die Schweiz ist in der Schweiz schon bald nach dem Bau der ersten Eisenbahnen erörtert worden.¹⁾ Während von Anfang an über die hohe wirtschaftliche Bedeutung einer solchen Bahn Zweifel nicht bestanden, dauerte es jahrzehntelang, bis sich die Ansichten darüber geklärt hatten, welche Richtung der Bahn in der Schweiz zu geben, welche Pashöhe am zweckmäßigsten zu überschreiten sei. Diese schweizerischen Vorgänge wurden bald nicht nur in Italien, sondern auch in Deutschland aufmerksam beachtet, und auch das preußische Handelsministerium verfolgte den Gang der Erörterungen, obgleich die preußischen Staatsbahnen und Privatbahnen keine unmittelbare Verbindung mit der Schweiz hatten. Um die Mitte der sechziger Jahre bekam die Angelegenheit ein ernsteres Gesicht und das preußische Staatsministerium

¹⁾ Vgl. auch Weissenbach. Das Eisenbahnwesen der Schweiz. I., S. 30 ff. (1913), ferner ein Schreiben Bismarcks vom 25. Juni 1865 an den Finanzminister und den Handelsminister (Poschinger. Aktenstücke. I., S. 56 ff.), das sich im wesentlichen auf den Abschluß eines Handelsvertrages zwischen dem Zollverein und der Schweiz bezieht und die Bemerkung enthält: „ich muß allerdings vom politischen Standpunkte aus besonderen Wert auf das Zustandekommen einer direkten Eisenbahnverbindung mit Italien legen, und ich glaube, auch in handelspolitischer Beziehung würde die Eröffnung einer Verkehrsanstalt, die, Sommer und Winter zugänglich, den Zollvereinshandel von dem im Winter ihm auferlegten Umweg über die österreichischen und französischen Häfen befreite, von großer Wichtigkeit sein.“

begann sich damit zu beschäftigen. Eine persönliche Mitwirkung Bismarcks — damals Ministerpräsident und Minister der Auswärtigen Angelegenheiten — tritt zum erstenmal in die Erscheinung in einem von ihm gezeichneten Schreiben vom 21. Januar 1866, in dem er den Handelsminister Grafen Frenpliz dringend an Erstattung eines Botums an das Staatsministerium erinnert. Der Minister kann ein solches nicht abgeben, bevor die technischen Fragen entschieden sind. Man war zu jener Zeit — in Ermanglung von Erfahrungen — noch sehr zweifelhaft, ob die Herstellung eines Tunnels durch den Gotthard — der schon damals in erster Linie in Frage kam — technisch möglich sein werde. Der Handelsminister ließ durch eine eigene Kommission den damals im Bau begriffenen Tunnel durch den Mont Cenis untersuchen. Das Ergebnis war, daß an der Ausführbarkeit so langer Tunnel nicht gezweifelt werden konnte. Nun ruhte die Frage aber längere Zeit infolge der Kriege in Deutschland und in Italien. Sie wurde wieder in Fluß gebracht durch eine Interpellation der Abgeordneten von Sybel und Genossen, über die am 27. Februar 1869 im preussischen Abgeordnetenhause verhandelt wurde. Die Frage lautete, ob internationalen Verhandlungen über Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung Fortgang gegeben sei und ob die Staatsregierung geneigt sei, dem Zustandekommen eines solchen Unternehmens ihre Teilnahme und Fürsorge zuzuwenden. Die Beantwortung wurde vom Handelsminister Graf Frenpliz verlesen. Das Konzept dieser Antwort hat dem Kanzler vorgelegen, der mit Bleistift einige, nicht sehr wesentliche Änderungen an dem Entwurf vorgenommen hat. Der Minister erklärte, daß die Regierung den Wunsch einer direkten Schienenverbindung zwischen dem deutschen Zollverein und Italien durch die Schweiz teile und dies auch wiederholt ausgesprochen habe. Zurzeit liege aber noch kein bestimmter Plan vor. Erst wenn dies der Fall sei, könnten die beteiligten deutschen Regierungen „ihr Verhalten zu einem solchen Projekt in Erwägung nehmen“, und die preussische Regierung werde gern bereit sein, ihren Einfluß dafür, daß dies geschehe, geltend zu machen.¹⁾

Nun geht die Sache vorwärts und eine lebhaftere eigene Tätigkeit

¹⁾ Die Interpellation und einige andere wichtige Materialien sind abgedruckt in der Schrift: Aktenstücke zur Frage der Gotthardbahn, Februar 1869 bis Ende April 1870. Berlin. Julius Springer. 1870.

des Kanzlers tritt wieder hervor. Zunächst verständigten sich alle Beteiligten darüber, daß allein die Gotthardbahn in Frage kommen könne. Sodann fanden, im September und Oktober 1869, Konferenzen zwischen den Regierungen des Norddeutschen Bundes, Badens, Italiens, der Schweiz und Württembergs statt, in deren Schlußprotokoll (vom 13. Oktober 1869) die Grundsätze für die Anlage der Gotthardbahn, ihren Betrieb und ihre Finanzierung festgestellt wurden, und hieran schloß sich ein Vertrag vom 15. Oktober 1869 zwischen der Schweiz und Italien, in dem die im Schlußprotokoll vom 17. Oktober niedergelegten Grundsätze genehmigt wurden. Für Deutschland mußte zunächst über die Finanzfrage entschieden werden. In der Konferenz war das Anlagekapital der Gotthardbahn auf 187 Millionen Franken angenommen, davon sollten die beteiligten Staaten 85 Millionen Franken als Subvention zahlen, und zwar Italien 45 Millionen, die Schweiz 20 Millionen, zu deren Zahlung sich die beiden Staaten bereits verpflichtet hatten. Der Rest von 20 Mill. Franken kam auf den Norddeutschen Bund und die deutschen Staaten, von denen Baden bereits drei Millionen übernommen hatte. Auf diese Frage bezieht sich ein Schreiben des Bundeskanzlers vom 6. Januar 1870 (Anl. 4. S. 153) an die preußischen Minister des Handels und der Finanzen. In einer, später dem Bundesrat und dem Reichstage vorgelegten Denkschrift wurde der Gang der bisherigen Verhandlungen dargelegt und der Kanzler erklärte sich bereit, die Angelegenheit einer Beratung im Bundesrat zu unterbreiten, und damit einen Antrag auf finanzielle Beteiligung an dem Unternehmen zu verbinden, unter der Voraussetzung, daß 1. die bei der Herstellung der Gotthardbahn wesentlich interessierten Privateisenbahngesellschaften Rheinlands und Westfalens sich mit einer namhaften Summe, die in minimo auf 25 Proz. der Beteiligung des Norddeutschen Bundes zu fixieren, beteiligten und daß 2. Preußen als Eigentümer der nassauischen, hannoverschen und Main-Weser-Bahn sowie mit Rücksicht auf die Vorteile, die den Kohlenbergwerken an der Saar durch die Gotthardbahn erwüchsen, außer dem auf den Norddeutschen Bund fallenden Teil eine entsprechende Summe beisteure. — Die Angelegenheit drängte, da Italien und die Schweiz die Zahlung der zugesagten Subventionen davon abhängig gemacht hatten, daß die deutschen Staaten spätestens Ende April 1870 den Vereinbarungen beiträten. Der schweizerische

Gesandte in Berlin, Oberst Hammer, hatte bereits in einer Note vom 29. November 1869 dem Norddeutschen Bunde, Württemberg und Baden von dem Ergebnis der bisherigen Beratungen Mitteilung gemacht und um Annahme der Konferenzbedingungen gebeten. Graf Bismarck antwortete darauf am 30. Januar 1870. Er sagte Prüfung der Angelegenheit zu und bemerkte, daß er „von dem lebhaftesten Wunsche geleitet, das Gelingen des großartigen Unternehmens, das den Gegenstand der Konferenz bildete, auf der in der letztern gewonnenen Grundlage zu fördern, Einleitungen getroffen habe, um die Konferenzbeschlüsse . . . dem Bundesrate und dem Reichstage des Norddeutschen Bundes zur Entschliebung vorzulegen“. Er bestätigte ferner die von der deutschen Kommission abgegebene Erklärung, „daß die Gewährung einer Subvention für eine andere Alpenbahn, als diejenige über den Gotthard, nicht in Aussicht genommen werden werde“.¹⁾

Die Erfüllung der dem preußischen Staat gestellten Bedingung machte keine Schwierigkeiten. Dagegen mußte Graf Benpliz am 21. März 1870 dem Kanzler mitteilen, daß die drei Privatbahnen, die Bergisch-märkische, die Rheinische und die Köln—Mindener, unter Berufung auf ihre Satzungen, die Zahlung der verlangten Beiträge — 1 Million Franken für jede Bahn — abgelehnt hätten. — Bismarck antwortete am 24. März (Anl. 5 S. 155). Er bedauert, daß die drei großen Gesellschaften nicht geneigt seien, eine Beihilfe zu zahlen und „dadurch die Bedeutung anzuerkennen, die dieses Unternehmen nicht nur für die industrielle Entwicklung der von ihren Bahnen durchzogenen Landesteile im allgemeinen, sondern auch speziell für die Hebung des Verkehrs auf diesen Bahnen und der Rentabilität derselben unzweifelhaft habe“... „Der Wortlaut der statutarischen Festsetzungen . . . gewähre allerdings ein bequemes Mittel, um das nähere Eingehen auf die gestellten Anforderungen abzulehnen.“ Für ein unübersteigliches Hindernis kann aber der Kanzler die Satzungen nicht ansehen, wenn es sich darum handelt, für öffentliche Zwecke Opfer zu bringen. „Bei gutem Willen werde es ihnen nicht unmöglich sein, Mittel und Wege ausfindig zu machen, die ihre Beteiligung an einem Unternehmen gestatteten, das durch seine Rückwirkung den beigesteuerten Summen

¹⁾ Dieser Schriftwechsel ist abgedruckt in der S. 25, Anm. 1 erwähnten Broschüre, S. 44 ff.

lediglich den Charakter von Vorschüssen gebe.“ Der Handelsminister wird gebeten, in neuen Verhandlungen noch einen Versuch der Verständigung zu machen. Diese haben in der That zum Ziele geführt; zunächst bei der Bergisch-märkischen und der Rheinischen Eisenbahn, die sich unter der Voraussetzung der Genehmigung der Generalversammlungen, die natürlich nicht ausblieb, bereit erklärten, die verlangte Million Franken zu zahlen. Später ist auch die Rölln-Mindener Eisenbahn beigetreten, die zunächst versucht hatte, auf anderen Gebieten Zugeständnisse der Regierung zu erlangen. Durch Bundesgesetz vom 31. Mai 1870 (R.G.Bl. S. 312) und durch die Reichsgesetze vom 2. November 1871 (R.G.Bl. S. 375) und vom 12. März 1878 (Nachtragsvertrag) (R.G.Bl. S. 270) ist dann die finanzielle Beteiligung des Reichs an dem Unternehmen der Gotthardbahn sichergestellt worden. Bei den Verhandlungen des Reichstags hat sich Bismarck nicht beteiligt. Aber daß durch sein nachdrückliches Eintreten in kritischen Augenblicken die Angelegenheit wesentlich gefördert ist, kann nicht zweifelhaft sein.

Eisenbahnverhältnisse in Pommern. Zinsbürgschaften.

Die sog. hinterpommerschen Bahnen waren Zweigbahnen der Berlin—Stettiner Bahn und wurden von dieser betrieben. Der Staat hatte für die Bahn von Stargard über Belgard nach Köslin nach dem Gesetz vom 15. Mai 1856 (Ges. S. S. 346) und für die Bahn von Köslin nach Stolp nach dem Gesetz vom 13. März 1867 (Ges. S. S. 457) eine Zinsbürgschaft in Höhe von $3\frac{1}{2}$ Proz. des Anlagekapitals geleistet. Bismarck war stets ein Gegner staatlicher Zinsbürgschaften, insbesondere in Fällen, wie den vorliegenden, wo die Verwaltung in der Lage war, durch geschickte Betriebsführung den Verkehr so zu leiten, daß die Einnahmen wesentlich der Stammbahn zugute kamen, während die Ausgaben den garantierten Zweigbahnen zur Last fielen. In einem Schreiben vom 23. Juli 1869¹⁾ an den Finanzminister von der Heydt macht Bismarck darauf aufmerksam, daß die Bahnen zu teuer wirtschafteten. Es seien zu viel Stationen vorhanden, der Aufenthalt sei zu lang bemessen, der Kohlenverbrauch zu stark, die Anzahl der Züge zu groß. Bismarck regt eine sparsamere Verwaltung

¹⁾ Poschinger. Urkunden. I., S. 134 f.

an. In einem Schreiben vom 21. Januar 1870 an den Handelsminister Grafen Jbenpliz¹⁾ wird wiederum eine Vereinfachung des Betriebsplans, besonders eine Verminderung der Züge, angeregt. „Mir scheint, daß in einer verkehrarmen Gegend das Publikum an die Zahl der abzulassenden Züge nicht dieselben Ansprüche machen kann, wie auf Linien, deren Rentabilität durch den Verkehr gesichert ist, und daß Kultur- und Meliorationsbahnen nicht dieselbe Aufgabe haben, wie diejenigen, die Trägerinnen eines bereits vorhandenen, auf dem schon entwickelten Reichtum des Landes basierten Verkehrs sein sollen.“ Ferner wird die Herstellung billiger Querbahnen zur Hebung des Verkehrs zwischen dem Hinterlande und den Küstengebieten befürwortet. In einem weiteren Schreiben vom 24. Januar 1870²⁾ an den Ministerialdirektor Weishaupt begrüßt Bismarck die Ermäßigung der Tarife für Düngemittel auf den pommerschen Bahnen, wenn auch nur als eine „Abschlagszahlung“. Er stellt anheim, auch den Norddeutschen Bund auf Grund der Art. 42—45 der Verfassung für Tarifiermäßigungen zu interessieren. „Ich halte diesen Weg nicht nur für denjenigen, der die Verkehrsinteressen schneller und allgemeiner fördert, sondern glaube auch, daß der Bund sich durch Wohltaten, die im Verkehr täglich sichtbar werden, die Anhänglichkeit an seine nationale Politik fördern sollte.“ Dann wird wieder in einem Schreiben vom 14. August 1871³⁾ der Handelsminister Graf Jbenpliz darauf hingewiesen, daß die Beschaffung neuer Güterwagen kein geeignetes Mittel sei zur Verbesserung des Betriebes auf den hinterpommerschen Bahnen. Die Berlin—Stettiner Bahn sei stets in der Lage, diese Betriebsmittel auf der Stammbahn zu benutzen. Nachhaltige Besserung könne nur geschaffen werden durch Lösung der Verbindung mit der Berlin—Stettiner Bahn, durch Handhabung einer scharfen Aufsicht und durch bessere Anpassung der Tarife an die Bedürfnisse Pommerns.

In einem Immediatbericht vom 20. Oktober 1871⁴⁾ spricht sich Bismarck ähnlich gegen Gewährung einer „Staatsgarantie“ für Eisenbahnen aus, namentlich deswegen, weil Gesellschaften, die

¹⁾ Poschinger. Aktenstück I., S. 148 f.

²⁾ a. a. D. I., S. 150 f.

³⁾ a. a. D. I., S. 158.

⁴⁾ a. a. D., S. 159 f. Vgl. hierzu auch Anl. 14.

garantierte Strecken mit nichtgarantierten gemeinsam besitzen, zu wenig darin kontrolliert werden können, ob sie den Betrieb auf den garantierten Strecken vernachlässigen und die dafür bestimmten Betriebsmittel einseitig zugunsten der nichtgarantierten Linien ausbeuten.“ Es wird daher die Gewährung einer solchen Garantie für die neu zu bauende Strecke Fulda—Meiningen widerraten. Sollte sich, ungeachtet der günstigen Geldverhältnisse, Privatkapital für die Bahn nicht finden, so wäre es besser, den auf preußischem Gebiete belegenen Teil auf Staatskosten zu bauen, nötigenfalls unter Verpflichtung des Betriebes an die benachbarte Gesellschaft.

Die Bahn von Arnstadt nach Ilmenau.

Der preußische Handelsminister hatte den Bau dieser Zweigbahn abgelehnt. Er plante damals eine Neu-Ordnung der Staatsaufsicht über die thüringischen Bahnen, bei welcher Gelegenheit auch die Trennung des Kommissariats in Erfurt von der dortigen Direktion, also der Aufsicht= von der Verwaltungsbehörde, beabsichtigt war. Die Regierung von Weimar war damit nicht einverstanden. Der Handelsminister wollte auf die Entschliebung der großherzoglichen Regierung einen Druck ausüben, indem die preußische Genehmigung zum Bau der vorgedachten Zweigbahn davon abhängig gemacht wurde, daß Weimar seinen Widerspruch zurückzöge. Bismarck macht in einem Erlaß vom 5. Februar 1877¹⁾ dem preußischen Gesandten in Weimar hiervon Mitteilung. Er enthält sich einer Äußerung darüber, ob das Verfahren des Handelsministers zweckmäßig und sachungsmäßig zulässig ist. Er hält es aber für erwünscht, daß die beiden Regierungen sich verständigen. Sollte dies nicht gelingen, „so würde jeder von ihnen unbenommen bleiben, die kompetenten Organe des Reichs, insbesondere das Reichseisenbahnamt eventuell den Bundesrat (Art. 76 der Verfassung) anzufragen. Erst dann würde ich als Reichskanzler berufen sein, meiner Auffassung Ausdruck zu geben.“ Der Handelsminister hat später sein Bedenken fallen lassen und es ist zu einem Einschreiten der Reichsbehörden nicht gekommen.

¹⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 70, 72, 73.

Eisenbahnbau und Arbeitermangel.

Der im Frühjahr 1873 in ganz Deutschland herrschende Mangel an Arbeitskräften, der das wirtschaftliche Leben in hohem Grade schädigte, gab zu Beratungen des Staatsministeriums darüber Anlaß, auf welche Weise diese Unzuträglichkeiten zu beseitigen seien. Bismarck schlägt in einem Schreiben vom 11. April 1873¹⁾ an den Ministerpräsidenten Grafen Roon vor, „alle öffentlichen Bauten, welche nicht für die Landesverteidigung oder sonst absolut unentbehrlich sind, zurückzustellen.“

Zu den öffentlichen Bauten rechnet er insbesondere auch die in großer Zahl geplanten Eisenbahnanlagen. In einem Schreiben vom 23. April 1877²⁾ kommt er auf die Frage zurück und spricht sich auch für Zurückhaltung gegenüber den zahlreichen Anträgen auf Erteilung neuer Eisenbahnkonzessionen aus. Bismarck lehnt daher die Mitzeichnung des Entwurfs eines Immediatberichts des kgl. Staatsministeriums wegen Erteilung der Konzession für den Bau von etwa 78 Meilen zur Erweiterung des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn ab und bittet um nochmalige Beratung im Staatsministerium. Diese Beratung hat am 28. Mai 1873 in Abwesenheit des Fürsten Bismarck stattgefunden. Die weitere Zurückhaltung der Konzessionen war nicht angängig.

Einzelne Eisenbahntarif- und Fahrplan-Angelegenheiten.

Die umfassende Tätigkeit des Reichskanzlers bei der Neuordnung der deutschen Tarife wird im fünften Abschnitt dieses Buches im Zusammenhang behandelt. Hier sollen nur einzelne Äußerungen und Anregungen erwähnt werden, die uns einen Einblick in die Auffassung des Kanzlers geben. Er verwirft Begünstigungen einzelner Personen und einzelner Wirtschaftsgebiete, ist ein schroffer Gegner aller der Tarife, die man früher Differenzialtarife nannte, und will auch mit den Eisenbahntarifen fördernd einwirken auf Handel, Industrie, vor allen Dingen aber auf die Landwirtschaft

In einem Schreiben vom 11. Februar 1869³⁾ an den Handels-

¹⁾ Poschinger. Aktenstücke. I., S. 186 f.

²⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 57 f.

³⁾ Poschinger. Aktenstücke. I., S. 126.

minister Graf Henpliz regt Graf Bismarck eine Einschränkung der Freibillets auf den Eisenbahnen „auf ein dem Dienstinteresse entsprechendes Maß“ an. „Die Mitglieder der Eisenbahndirektionen und der Verwaltungsräte, Beamte der Bahnen und andere Personen, die mit einer Bahnverwaltung in einiger Geschäftsverbindung stehen, erhalten Freibillets — zum Teil, wenn ich nicht irre, selbst für ihre Familienmitglieder — und fahren dann auf allen Gesellschafts- und Staatsbahnen in Coupés I. Klasse frei.“ Die Einnahmen der Staatsbahnen würden durch die große Menge der Freifahrten geschädigt ohne Nutzen für den königlichen Dienst.

Der Kanzler hatte wohl damals die sog. Vereinskarten im Auge, die den Mitgliedern und Beamten der Eisenbahnen und den Verwaltungs- und Aufsichtsräten der Privatbahnen für das ganze Gebiet des mitteleuropäischen Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in großem Umfang ausgestellt wurden. Seiner Anregung auf Einschränkung dieser Freikarten wurde damals keine Folge gegeben, und erst Minister Maybach ist es gelungen, die Vereinskarten zu beseitigen und Einrichtungen zu treffen, die eine schärfere Kontrolle der an ihrer Stelle ausgegebenen Freikarten ermöglichten und ihre Ausgabe auf die bei der Verwaltung Beteiligten beschränkten, sie für die Mitglieder der Aufsichts- und Verwaltungsräte ganz aufhoben. Eine völlige Beseitigung der Auswüchse des Freifahrtwesens konnte erst nach Verstaatlichung der Privatbahnen erfolgen. Das Ziel, das dem Kanzler damals vorschwebte, ist denn auch nach und nach, wenn auch viel später, erreicht worden.

In einem Schreiben vom 21. März 1870 an den Ministerialdirektor Weishaupt¹⁾ kommt Bismarck wieder zurück auf die Ermäßigung der Fracht für Düngemittel²⁾. Er ist erfreut, daß diese Ermäßigung auf den hinterpommerschen Bahnen durchgeführt ist, befürwortet aber ihre Ausdehnung auf die Bahn von Berlin nach Stettin. — Dem Hamburgischen Senator Godeffroy, der sich schon seit Mitte der siebziger Jahre lebhaft und mit Erfolg für Ermäßigung der Kohlentarife aus dem rheinisch-westfälischen Gebiete nach Bremen und Hamburg bemüht hatte — auch um dem Wettbewerbe der englischen Kohlen zu begegnen —, antwortete der Kanzler auf ein Schreiben

¹⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 49/50.

²⁾ Vgl. S. 29.

vom 17. Mai 1877 am 23. desselben Monats¹⁾, „daß er von den Bestrebungen, der westfälischen Steinkohle im Norden Deutschlands Eingang zu verschaffen, mit Interesse Kenntnis genommen habe.“

Aus der Zeit des Ministeriums Maybach gehören hierher ein Schreiben vom 21. September 1880²⁾, in dem der Reichskanzler seine Bedenken gegen Einführung von Differenzialtarifen für russisches Getreide ausspricht, und vom 29. Dezember 1887³⁾. Es stand damals die Aufhebung der von der Köln—Mindener Eisenbahn im Jahre 1875 eingeführten ermäßigten Tarife für die Einfuhr von Getreide von den Nordseehäfen nach Rheinland und Westfalen zur Erwägung. Zweck dieser Tarife war hauptsächlich die Stärkung des Wettbewerbes der Nordseehäfen gegen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen gewesen, von wo aus das Getreide teils auf der Eisenbahn, teils auf dem Rhein nach Rheinland und Westfalen gelangte. Ihre Aufhebung wurde insbesondere von den Vertretern des Handels in Emden und Bremen bekämpft, weil dann das Getreide wieder den Weg über die außerdeutschen Häfen nehme, die von der Landwirtschaft befürchtete Schädigung ihrer Interessen durch billige Einfuhr des außerdeutschen Getreides also nicht beseitigt werde. Bismarck sprach sich gleichwohl für die Aufhebung aus. In dem Schreiben befindet sich der viel angeführte Ausspruch, wenn man die Beförderung auf der Eisenbahn zuließe, so würde eine „künstliche Rheinstraße“ gebildet. Die Tarife sind trotz des Widerspruchs der Nordseehäfen aufgehoben worden.

Im Jahre 1869 war es nach langen Bemühungen gelungen, ein Einverständnis mit der braunschweigischen Regierung über Einlegung neuer Kurierzüge, wie man damals sagte, zwischen Berlin einerseits und Köln und Frankfurt a. M. andererseits über Kreienfen herbeizuführen. Diese Züge endigten aber in Mülheim a. Rh., wo die Reisenden umsteigen und in einem Anschlußzuge nach Köln weiterfahren mußten. Das bedeutete eine Schädigung des durchgehenden sowohl als auch des Lokalverkehrs der an der bergisch-märkischen und an der westfälischen Bahn gelegenen Landesteile. Der Handels-

¹⁾ Das Schreiben bezieht sich sonst auf den Anlauf der Venlo—Hamburger Bahn, vgl. S. 23.

²⁾ Poschinger. Aktenstücke. II., S. 9.

³⁾ a. a. D., S. 86.

minister hatte sich vergeblich bemüht, die Köln—Mindener Bahn zur Durchführung der Züge zu bestimmen. Diese hielt ein solches Entgegenkommen für unvereinbar mit den Interessen ihres Unternehmens. Der Handelsminister nahm darauf die Vermittlung des Bundeskanzlers in Anspruch, der in einem Schreiben vom 11. Juni 1869¹⁾ der Auffassung des Handelsministers durchweg beitrug. Er hält die Gründe, die die Köln—Mindener Bahn für ihre Weigerung anführt, nicht für zutreffend. „Ich habe vielmehr“, so bemerkt der Kanzler, „im Interesse des unter dem Schutze der Bundesverfassung stehenden allgemeinen Verkehrs Wert darauf zu legen, daß die projektierten bzw. mit der herzoglich braunschweigischen Regierung vereinbarten Fahrpläne und Einrichtungen mit tunlichster Beschleunigung zur Durchführung kommen und beehre mich, Ew. Excellenz zu ersuchen, auf Grund des Art. 44 der Bundesverfassung der Köln—Mindener Eisenbahngesellschaft aufgeben und eventuell dieselbe zwangsweise anhalten zu wollen, die für den durchgehenden Verkehr der Route Berlin—Arensens—Mülheim—Köln und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke Mülheim—Köln (Zentralbahnhof) von einem durch Ew. Excellenz festzusetzenden Tage ab, einzulegen, in dieselben die aus der Richtung von Berlin kommenden bzw. für dieselben bestimmten fremden Personen- und Gepäckwagen aufzunehmen und eine direkte Abfertigung von Personen und Gepäck zwischen Köln und weiter gelegenen Stationen einerseits und den an der Route Berlin—Arensens—Mülheim a. Rh. gelegenen Stationen andererseits zu gestatten bzw. einzurichten.“

Die Köln—Mindener Bahn fügte sich jetzt.

Nach Erfaß einer hölzernen Brücke über den Po auf der Bahnstrecke Mantua—Modena durch eine eiserne war die Möglichkeit gegeben, den Verkehr zwischen Berlin und Rom durch Einlegung eines internationalen Schnellzuges mit durchgehenden Wagen zu verbessern. Da die österreichische Südbahn in der Besorgnis, daß durch die Förderung des Verkehrs auf der Brennerbahn, an der sie mit 307 km beteiligt war, ihre Semmeringbahn, an der ihre Beteiligung 559 km betrug, geschädigt werde, so hatte sie der Einlegung dieses

¹⁾ Poschinger, Altentwürfe, I., S. 131—133.

Zuges Schwierigkeiten gemacht. Fürst Bismarck wurde um Vermittlung gebeten und er setzte in einem Erlaß an den Botschafter in Wien vom 7. Februar 1874 die Sachlage auseinander mit dem Auftrage, vertraulich mit der österreichischen Regierung zu verhandeln und diese um Einwirkung auf die Südbahn zu ersuchen. Die Vermittlung ist von Erfolg gewesen. Der Schnellzug ist eingelegt worden.¹⁾

Behandlung von Eisenbahnangelegenheiten während der Kriege 1866 und 1870/71.

Während der Kriege mit Österreich und mit Frankreich hatte Bismarck mehrfach Anlaß, sich mit Eisenbahnangelegenheiten zu beschäftigen²⁾. In einem Schreiben vom 17. Juni 1866 ersucht er den Handelsminister um einen Erlaß, der allen Eisenbahndirektionen die Beförderung anderer als preussischer Truppen so lange verbietet, als keine ausdrückliche Erlaubnis der Regierung vorliegt. Anlaß dazu war, daß die Reserve des weimarischen Kontingents ohne und gegen den Willen der Regierung nach Mainz abgegangen war.

Wegen Wiederherstellung der Post- und Eisenbahnverbindungen in den okkupierten Ländern war eine Konvention zwischen der preussischen und österreichischen Regierung abgeschlossen, von der in einem Schreiben vom 1. August 1866 der Kanzler dem Generalgouverneur von Mähren Mitteilung macht und in dem die Kommissare bezeichnet werden, die in Brünn zusammenkommen und die Einzelheiten vereinbaren sollen.

Drei Erlasse beziehen sich auf die Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen zwischen Preußen und Österreich, worüber ursprünglich im Friedensvertrag Bestimmungen getroffen werden sollten. Dies ist nicht geschehen. In einem Schreiben an den französischen Botschafter in Wien vom 8. September 1866 wird dieser um seine Vermittlung ersucht, daß die österreichischen Behörden den Beamten der oberschlesischen Bahn bei den Herstellungsarbeiten an der Brücke über die Weichsel bei Neuberun keinen Widerstand mehr entgegensetzen möchten.

Gleich nach Beendigung des Krieges tritt Bismarck mit dem Chef des Generalstabs und dem Handelsminister in Verbindung wegen

¹⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 62 ff.

²⁾ Poschinger a. a. O. I., S. 30—35 und 50—56.

Ausbaus des norddeutschen Eisenbahnnetzes für Zwecke der Landesverteidigung. In einem Schreiben vom 15. September 1867 an Herrn von Moltke (Anl. 6 S. 156) befürwortet er die Herstellung oder Vollendung von zunächst 7 Bahnen, darunter Berlin—Lehrte, Benlo—Hamburg, Trier=Koblenz. Bieweit diese Anregungen unmittelbar Einfluß auf die Herstellung dieser Bahnen gehabt haben, die inzwischen längst fertiggestellt sind, ist nicht ermittelt. Es handelte sich größtenteils um Privatbahnen, auf die die Regierung nur wenig Einfluß hatte. Berlin—Lehrte und Benlo—Hamburg haben uns an anderer Stelle beschäftigt¹⁾.

Während des französischen Krieges, am 28. August 1870, findet der Kanzler die Zeit, aus Clermont ein Telegramm an den Handelsminister zu richten, in dem Beschwerde geführt wird über die Behandlung der Ärzte auf der Berlin—Anhaltischen Bahn. Wenn die Beschwerde begründet sei, „so dürfte gerichtliche Verfolgung gerechtfertigt sein.“ Die Beschwerde war nicht begründet²⁾.

Eine Reihe von Schreiben und Erlassen aus der Zeit vom Dezember 1870 und Januar 1871 beziehen sich auf Beschwerden der österreichischen Regierung darüber, daß österreichische Wagen in den okkupierten Landesteilen von den deutschen Behörden zur Beförderung benutzt worden seien. Der Kanzler hält das für durchaus unzulässig und ordnet an, daß diese Wagen sobald als möglich in die Heimat zurückbefördert werden. In einem Erlaß vom 18. Dezember 1870 wird bestimmt, daß etwa noch vorhandenes Betriebsmaterial der französischen Ostbahn unter Ausstellung von Bonds in Besitz genommen werde. In einem Erlaß vom 22. Dezember wird bemerkt, daß es rechtlich zweifelhaft sei, ob in dieser Weise auch gegen die in Schweizer Besitz und Nutzung befindlichen Ostbahnwagen verfahren werden könne. Auf der Strecke Mühlhausen—Basel hatte die schweizerische Zentralbahn mit Erlaubnis der Militärbehörde den Dienst übernommen und einzelne Wagen der Ostbahn eingestellt, die wie schweizerische angestrichen wurden. Die Beschlagnahme dieser Wagen wird in einem Telegramm vom 15. Januar 1871 für begründet erklärt. Wenn dagegen auch Wagen anderer französischer Gesellschaften mit Beschlagnahme belegt seien, so müßten diese zurückgegeben

¹⁾ S. 17f., 21f..

²⁾ Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 50 ff.

werden. — In einem Schreiben vom 7. März 1871 verbietet Bismarck die Anstellung französischer Eisenbahnbediensteter in den abgetretenen Landesteilen.

Ein Schreiben vom 22. Dezember 1870 an den Handelsminister behandelt die Frage der Abgabe von Betriebsmaterial zur Beseitigung der in Frankreich und in Deutschland hervorgetretenen Notstände. Mit der französischen Ostbahn soll hierüber nicht verhandelt werden. Wenn in Deutschland und in den okkupierten französischen Landesteilen Notstände vorhanden seien, so müsse die französische Bevölkerung zurückstehen. Das Interesse der einheimischen Bevölkerung müsse natürlich jeder andern Rücksicht vorgehen und das Verlangen der Generalgouverneure nach Kohlenzufuhr sei dahin zu beantworten, daß in Deutschland auch Mangel vorhanden sei, also Fahrzeuge nicht abgegeben werden könnten. Die Beförderung von Lebensmitteln nach Paris zur Versorgung im Falle der Übergabe sei abzulehnen.

Geschenk eines Salonwagens an Fürst Bismarck durch die deutschen Privatbahnen.

In einer Sitzung des Ausschusses des Vereins deutscher Privateisenbahnen vom 24. Dezember 1870 ist beschlossen worden, für den Reichskanzler einen besonders schön auszustattenden Salonwagen zu bauen und ihm zur unentgeltlichen Beförderung, zunächst auf den deutschen Privatbahnen, für sich und seine Begleiter zur Verfügung zu stellen. Zur Begründung des Beschlusses wurde darauf hingewiesen, „wie zunächst die glänzende Leitung der deutschen Politik in Verbindung mit den Leistungen der tapferen Armeen Erfolge herbeigeführt habe, für welche die Eisenbahnverwaltungen zu ganz besonderem Danke verpflichtet seien. Während die auf dem Kriegstheater liegenden Eisenbahnen Frankreichs furchtbare Zerstörungen und Einnahmeverluste erlitten hätten, seien die deutschen Eisenbahnen hiervon befreit geblieben.“ Nachdem vertraulich festgestellt war, daß Fürst Bismarck diese Aufmerksamkeit annehmen würde, erklärten sich die deutschen Privatbahnen einstimmig einverstanden und am Abend des 17. Juni 1871 empfing Fürst Bismarck eine Deputation, die ihm von der beabsichtigten Ehrung Mitteilung machte. „Der Reichskanzler“, so bemerkt eine Aufzeichnung, „war sichtlich erfreut über das Anerbieten und nahm dasselbe dankbar an.“ Der Wagen wurde

nunmehr in der Fabrik der Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf (früher Pflug) in Berlin gebaut, und am 14. Januar 1872 dem Reichskanzler übergeben. In einem Bericht über die Übergabe heißt es: „Der Fürst besichtigte den Wagen in allen Teilen, sprach sich sehr erfreut über den Komfort und die mannigfachen Bequemlichkeiten aus und ersuchte die — bei der Übergabe anwesenden — Delegierten wiederholt, dem Verein seinen lebhaften Dank für dieses ihm überaus angenehme Zeichen der Anerkennung auszudrücken, indem er wörtlich bemerkte: Ganz besonders freut es mich, daß der Wagen mir auf einstimmigen Beschluß der Privatverwaltungen verehrt ist. Ich hoffe, daß Sie auch in öffentlichen Eisenbahnangelegenheiten stets einig sein werden.“ Eine Beschreibung des Salonwagens ist in der besonderen Beilage des Reichs- und Staatsanzeigers vom 27. Januar 1872 veröffentlicht. Die deutschen Staatsbahnen haben die unentgeltliche Beförderung des Wagens auf ihren Linien gleichfalls zugestanden.

Nach dem Tode des Fürsten Bismarck ist der Salonwagen dem Eisenbahnmuseum in Nürnberg überwiesen worden, wo er sich heute noch befindet.

Zweiter Abschnitt.

Von der Begründung des norddeutschen Bundes bis zum Jahre 1871.

Seine selbständige, eigene und leitende Tätigkeit im Eisenbahnwesen beginnt bei dem Fürsten Bismarck, als er an die Schöpfung des Norddeutschen Bundes herantritt, und sich zunächst mit dem Entwurf einer Verfassung für den neuen Bundesstaat beschäftigt. Wie viele andere ihrer Bestimmungen, so zeigen auch die über das Eisenbahnwesen eine starke Anlehnung an den Entwurf der Reichsverfassung aus dem Jahre 1849, in deren Art. VI. § 29—31 schon dem Reiche eine gewisse Stellung gegenüber den Eisenbahnen angewiesen war. Diese Bestimmungen lauten:

„§ 29. Die Reichsgewalt hat über die Eisenbahnen und deren Betrieb, soweit es der Schutz des Reichs oder das Interesse des allgemeinen Verkehrs erheischt, die Oberaufsicht und das Recht der Gesetzgebung. Ein Reichsgesetz wird bestimmen, welche Gegenstände dahin zu rechnen sind.

§ 30. Die Reichsgewalt hat das Recht, soweit sie zum Schutze des Reiches oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs für notwendig erachtet, die Anlage von Eisenbahnen zu bewilligen, sowie selbst Eisenbahnen anzulegen, wenn der Einzelstaat, in dessen Gebiet die Anlage erfolgen soll, deren Ausführung ablehnt. Die Benutzung der Eisenbahnen für Reichszwecke steht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entschädigung frei.

§ 31. Bei der Anlage oder Bewilligung von Eisenbahnen durch die einzelnen Staaten ist die Reichsgewalt befugt, den Schutz des Reiches und das Interesse des allgemeinen Verkehrs wahrzunehmen.“

Die Bestimmungen über das Eisenbahnwesen in der Verfassung des Norddeutschen Bundes sind im Auftrage Bismarcks in dem preu-

ßischen Handelsministerium von dem damaligen Ministerialdirektor von der Recke ausgearbeitet worden. Sein Entwurf hat im Ministerium nur wenige Änderungen erfahren und ist auch in dem Verfassungsentwurf, den Bismarck am 15. Dezember 1866 den zur Beratung der Verfassung zusammengetretenen Bevollmächtigten der norddeutschen Staaten vorgelegt hat, unverändert übernommen worden¹⁾ und so dem Reichstag vorgelegt. Die vom Reichstag beschlossenen und von der Regierung nicht beanstandeten Änderungen sind nicht erheblich. In der Reichsverfassung sind die Worte: Bund usw. durch Reich usw. ersetzt und die sachlich wichtigste Änderung ist die, daß die Art. 41—46 und der Art. 4 Nr. 8 auf Bayern keine Anwendung findet, soweit es sich um das Interesse des allgemeinen Verkehrs handelt (Bayerisches Eisenbahn=Reservatrecht). Dieses Zugeständnis war Bayern in Versailles gemacht worden.

Die jetzt gültigen Verfassungsbestimmungen lauten:

„Art. 4. Der Beaufichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterliegen die nachstehenden Angelegenheiten usw.:

8. das Eisenbahnwesen, in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung im Art. 46 und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs usw.“

¹⁾ Wie es bei Feststellung des Verfassungsentwurfs hergegangen ist, wird von H. v. Reudell in seinen Erinnerungen an den Fürsten und die Fürstin Bismarck S. 342/43 erzählt. Bismarck war am 1. Dezember 1866 von einem längeren Erholungsurlaub in Putbus nach Berlin zurückgekehrt und beschäftigte sich erst jetzt mit der Verfassung. Vorarbeiten für einzelne Abschnitte waren von Delbrück, Philippsborn und (für die Eisenbahnartikel) von dem Direktor v. der Recke geliefert. Die Bevollmächtigten der norddeutschen Staaten waren auf den 15. Dezember zur Beratung über den Entwurf eingeladen worden. Am 13. Dezember früh gab es noch keinen solchen Entwurf. Erst am Nachmittag dieses Tages begann Bismarck, die ersten wichtigsten Abschnitte (Bundesrat, Präsidium, Reichstag) zu diktieren, angeblich teils im Wortlaut, teils in Anweisungen zur Ausarbeitung. Bucher, der das Diktat stenographiert hatte, brachte in der Nacht vom 13. zum 14. Dezember den Verfassungsentwurf unter Einschaltung der ministeriellen Vorarbeiten zustande, „eine bedeutende Leistung, wie Herr v. Thiele rühmend erwähnt hat“. Am 14. Dezember nachmittags wurde die Vorlage in einem Kronrat genehmigt, in der Nacht gedruckt und am 15. Dezember den Bevollmächtigten zugestellt. Diese nahmen den Entwurf mit nach Haus und traten erst am 18. Januar 1867 wieder zusammen. Von den vielen Änderungsvorschlägen hatte die preuß. Regierung 18 genehmigt, am 3. Februar war der Entwurf zur Vorlage an den Reichstag fertiggestellt.

„VII. Abschnitt. Eisenbahnwesen.

Art. 41. Eisenbahnen, welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessioniert und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.

Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Konkurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu erteilenden Konzessionen nicht weiter verliehen werden.

Art. 42. Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Art. 43. Es sollen demgemäß in tunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem, die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfnis es erheischt.

Art. 44. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nötigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Überganges der Transport-

mittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Art. 45. Dem Reiche steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1. daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden,
2. daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln, und ähnlichen Gegenständen, ein dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst tunlichst der Ein-Pfennig-Tarif eingeführt werde.

Art. 46. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln zeitweise einen dem Bedürfnis entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesratsausschusses festzustellenden, niedrigen Spezialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf.

Die vorstehend sowie die, in den Art. 42 bis 45 getroffenen Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar.

Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Art. 47. Den Anforderungen der Behörden des Reichs in betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Verteidigung Deutschlands haben sämtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern.“

In diesen Bestimmungen sind die damaligen persönlichen eisenbahnpolitischen Anschauungen des Kanzlers niedergelegt. Ob er dem Handelsminister seine Auffassung kundgegeben und auf den Entwurf

des Ministerialdirektors von der Rede eingewirkt hat, läßt sich nicht feststellen. Das Konzept ist von dem genannten hohen Beamten eigenhändig geschrieben, und von dem Handelsminister Graf Frenplitz mit der einzigen Änderung genehmigt worden, daß in dem (jetzigen) Art. 42 die Worte am Schluß hinzugefügt sind: „und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen“, ein Zusatz, der für die heute viel umstrittene Auslegung dieses Artikels nicht ganz ohne Bedeutung ist.

Aus der Reichsverfassung von 1849 ist im wesentlichen übernommen der § 29 (Art. 4 Nr. 8) und der § 30 (Art. 41). Von Erlaß von Einzelbestimmungen hatte die Verfassung von 1849 abgesehen, dagegen im § 29 ausdrücklich auf den Erlaß eines Reichsgesetzes hingewiesen, das zu bestimmen habe, welche Gegenstände der Oberaufsicht des Reichs zu unterwerfen seien.

Die Änderungen des Reichstags an dem Regierungsentwurf beziehen sich einmal auf den jetzigen Art. 41, dessen letzter Absatz (Beseitigung der in vielen Konzessionen noch enthaltenen sogenannten Monopolklausel) hinzugefügt worden ist. Ferner haben die Art. 43 bis 46 einige Änderungen erfahren, die als bloße Fassungsänderungen nicht wohl angesehen werden können. Sie haben alle die Tendenz, die Befugnisse der Zentralgewalt abzuschwächen, um nicht zu sagen, einzuschränken. Im Art. 43 ist in dem ersten Satz das Wort „gleiche“ (Betriebseinrichtungen) durch „übereinstimmende“ (Betriebseinrichtungen) ersetzt. Während der Entwurf im Art. 41 die Eisenbahnen zur Einführung „der nötigen Personen- und Güterzüge“ verpflichtete, beschränkt der jetzige Art. 44 diese Verpflichtung auf die „für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne“ nötigen Personenzüge und die „zur Bewältigung des Güterverkehrs“ nötigen Güterzüge. Der Art. 42 lautete im Eingang: „Dem Bund steht die Kontrolle der Tarife zu. Er wird dieselbe ausüben“ usw. Der an seine Stelle getretene Art. 45 sagt dagegen: „Dem Bunde steht die Kontrolle über das Tarifwesen zu. Derselbe wird namentlich dahin wirken“ usw. Die Änderungen der Bestimmungen über den Ein-Pfennig-Tarif und über die sog. Notstandstarife sind ohne sachliche Bedeutung. Änderungsvorschläge, die auf eine Erweiterung der Zuständigkeit des Bundes hingen, wurden von den Regierungen bekämpft und von der Mehrheit abgelehnt. Der Regierungskommissar Desbrück

hatte einmal gegenüber einem solchen Antrag bemerkt: „daß dieser über das Maß hinausgehe, das unter den verbündeten Regierungen in Beziehung auf diese Materie als das Einzuhaltende vereinbart sei und festgehalten werde.“

Der Kern der Verfassungsbestimmungen ist hiernach, daß das Eisenbahnwesen im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reichs unterliegt. Weiter wollte man und konnte man nicht wohl gehen, schon mit Rücksicht auf die damals in Deutschland bestehenden tatsächlichen Verhältnisse.

Zur Zeit des Erlasses der Verfassung des Norddeutschen Bundes bestanden in Deutschland selbständige, voneinander unabhängige Staatsbahnen und Privatbahnen, diese teils unter eigener, teils unter Staatsverwaltung nebeneinander. Das Eisenbahnnetz hatte einen Umfang von 16 576 km. Davon waren 7623 km Staatsbahnen (3332 km in Preußen, 4291 km in den übrigen deutschen Staaten), 1786 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung, fast ausschließlich in Preußen, und 7166 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung, darunter 4226 km in Preußen. Die preußischen Staatsbahnen standen größtenteils ohne Schienenverbindung nebeneinander. In den westlichen und den mittleren, den verkehrsrreichsten und wohlhabendsten Teilen der Monarchie, hatten die Privatbahnen eine überlegene Stellung. Im Königreich Sachsen wurden die Linien des Staatsbahnnetzes durch die Leipzig—Dresdener Bahn, die älteste und eine der wichtigsten Privatbahnen, durchschnitten, in Bayern, rechts des Rheins erstreckte sich die bayerische Ostbahn mitten durch das Netz der Staatsbahnen; links des Rheins, in der Pfalz, waren nur Privatbahnen. Nur Württemberg, Baden und Oldenburg besaßen ein im wesentlichen geschlossenes Staatsbahnsystem. Die verschiedenen Eisenbahnen hatten, soweit es der Verkehr und ihre Interessen erforderten, Vereinbarungen — Verbände — über den Verkehr und die Tarife abgeschlossen. Das alleinige gemeinsame Band, das sie umschloß, war der seit 1846 bestehende Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der insbesondere für die einheitliche technische Gestaltung des gesamten mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes, für die gegenseitige Benützung der Wagen und für den Betrieb und die rechtliche Einheit viele nützlichen Erfolge erzielt hat. Seine Verfassung war

aber eine sehr lose. Beschlüsse der Vereinsversammlung waren nur bindend, wenn keine einzige Verwaltung ihnen binnen einer bestimmten Frist widersprach. Sie konnten durch das Veto einer Verwaltung nichtig gemacht werden. Diese Bestimmung ist erst im Jahre 1875 dahin geändert worden, daß ein Beschluß wirksam wird, wenn ihm nicht ein Zehntel aller Stimmen binnen einer bestimmten Frist widerspricht.

Die neuen Verfassungsbestimmungen erteilten dem Bundeskanzler die Befugnis, in den deutschen Eisenbahnanangelegenheiten innerhalb der Grenzen der Verfassung selbständig vorzugehen. Graf Bismarck hatte bis dahin von seinem Einfluß auf das preußische Eisenbahnwesen als Staatsminister und als preußischer Ministerpräsident, wie wir gesehen haben, in vereinzeltten Fällen Gebrauch gemacht. Die Bearbeitung der gesamten Eisenbahnanangelegenheiten lag in den Händen des Ressortministers, des Ministers für Handel und Gewerbe. Bei den übrigen deutschen Staats- und Privatbahnen hatte Bismarck überhaupt nichts zu sagen. Dies war jetzt anders geworden. Bei dem lebhaften Interesse Bismarcks an allen Verkehrsfragen ist es nur zu begreiflich, daß er seine neuen Befugnisse alsbald auch mit allem Ernst und allem Nachdruck wahrnahm, und, soweit das die Verfassung gestattete, selbst eingriff. Die Eisenbahnanangelegenheiten sind in dem Bundeskanzleramt unter seiner persönlichen Leitung bearbeitet worden, viele wichtigeren Schreiben, Erlasse usw. tragen seine Unterschrift.

Sein erstes Bestreben ging dahin, für die tatsächliche Ausführung der Verfassungsbestimmungen zu sorgen. Von nicht zu unterschätzendem Wert war es dabei, daß alle diese Bestrebungen bei der öffentlichen Meinung, in der Presse, im Reichstag starken Widerhall fanden; denn unter der damaligen Zersplitterung des Eisenbahnnetzes, der Unnahbarkeit der wichtigen Privatbahnen, litten Handel und Verkehr, und alle Maßnahmen, die auf eine größere Einheitlichkeit, ein besseres Zusammenarbeiten der Eisenbahnen hingen, wurden freudig begrüßt.

In den Anlagen 7 bis 13 (S. 157—164) sind eine Anzahl von Schriftstücken, Schreiben des Bundeskanzlers an das preußische Staatsministerium, an den Handelsminister, an die Bundesregierungen, an den Direktor im Reichskanzleramt, abgedruckt. Von diesen beziehen sich

die Anlagen 7, 8 und 9¹⁾ auf die Auslegung und praktische Verwertung der Verfassungsbestimmungen. In dem Schreiben vom 8. Februar 1868 (Anl. 7) wünscht der Kanzler nun vor allen Dingen fortlaufend von den Vorgängen und Einrichtungen, die seiner Aufsicht und Kontrolle unterworfen sind, Kenntniß zu erhalten, um hiernach seine Maßnahmen treffen zu können. Er bittet um regelmäßige Mitteilung der Fahrpläne, der Tarife und deren Änderungen, der geltenden Reglements und der Jahresberichte. Diesem Ersuchen haben die Bundesregierungen entsprochen.

Von weiter gehenden praktischen Erfolgen sind die beiden, in nahem Zusammenhang stehenden Schreiben vom 11. Dezember 1869 (Anl. 8) und 10. Januar 1870 (Anl. 9). Das erstere ist wahrscheinlich veranlaßt durch einen vom Reichstag am 5. Mai 1869 angenommenen Antrag der Abgeordneten Hartort und Genossen, „den Bundeskanzler zu ersuchen, bald tunlichst die in den Art. 41—47 der Verfassung des Norddeutschen Bundes enthaltenen Bestimmungen durch Erlaß der erforderlichen reglementarischen Festsetzungen und allgemeinen administrativen Anordnungen ins Leben treten zu lassen“.²⁾

Der Reichskanzler bringt darin scharf zum Ausdruck, welche Bedeutung er dem Art. 42 der Verfassung beilegt. Früher seien Übelstände im Eisenbahnwesen nur durch langwierige Verhandlungen zwischen den zahlreichen Eisenbahnen zu heben gewesen; jetzt sei dies durch sachkundige Handhabung der Verfassungsartikel erleichtert, „so daß die Eisenbahnen des Bundesgebiets in der Tat wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, mit übereinstimmenden Betriebseinrichtungen und Bahnpolizeireglements, mit ineinandergreifenden Fahrplänen, direkter Expedition im Personen- und Güterverkehr und mit möglichst gleichmäßigen billigen Tarifen, namentlich auch für landwirtschaftliche Produkte, Salze und Düngermaterialien“. Sonst beschränkt sich der Kanzler darauf, Vorschläge des Handelsministers über die zur Ausführung der Verfassung einzuschlagenden Wege zu erbitten, da der Handelsminister, als Chef der preussischen Eisenbahnverwaltung, besser als er, der Kanzler,

¹⁾ Vgl. auch Anl. 3.

²⁾ Vgl. Druckf. des Reichstages, I. Legislatur- und Sitzungsperiode (1869). Nr. 62, und Stenogr. Berichte S. 822—829.

übersehen könne, was notwendig sei und wie das Notwendige erreicht werden könne. Auf die durch die Bundesverfassung ermöglichte Vereinfachung des Verkehrs zwischen den Bundesregierungen bezieht sich auch das Schreiben des Kanzlers vom 15. Januar 1870 an den preußischen Handelsminister (Anl. 12), in dem unter Hinweis auf die Verfassungsbestimmungen für unnötig erklärt wird, bei Meinungsverschiedenheiten unter den Regierungen auf dem diplomatischen Wege vorzugehen. Es empfehle sich, solche zunächst durch Verhandlungen zwischen den Mitgliedern des Bundesrats auszugleichen.

Der Handelsminister erwiderte auf das Schreiben vom 19. Dezember 1869, indem er sich im wesentlichen darauf berief, daß die Art. 41 bis 47 der Verfassung in Preußen bereits tatsächlich zur Ausführung gekommen seien. Die preußischen Eisenbahnen seien nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet; auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen habe einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereinsbahnen erlassen, die sich als zweckmäßig erwiesen hätten. Wegen Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne, Einführung direkter Expeditionen, Gestattung des Übergangs der Beförderungsmittel von einer Bahn auf die andere, habe der Minister auch bisher wiederholt Anlaß gehabt, an die Eisenbahnen Anweisungen zu erteilen, deren Beachtung auch in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle ohne Anwendung von Zwangsmaßregeln erfolgt sei. Ebenso sei wiederholt auf die Gestaltung der Tarife im Sinne des Art. 45 der Verfassung hingewirkt worden. — Während also der Handelsminister in diesen Beziehungen den Erlaß neuer, bundesgesetzlicher Bestimmungen nicht für erforderlich erachtet, empfiehlt er, die auf den preußischen Bahnen teils bestehenden, teils zur Einführung vorbereiteten „Allgemeinen Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes“ (Bahnpolizeireglement) und die für die Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geltenden „Reglements für den Vereins-, Güter- und Personenverkehr“ zu Bundesreglements zu machen. Der letztere Vorschlag fand die Zustimmung des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck, der in dem Schreiben vom 10. Januar 1870 dem Bundeskanzler von den Vorgängen Mitteilung machte. Er bemerkt dazu, daß dem Bunde der Beruf obliege, von den ihm verfassungsmäßig gewährten Befugnissen „jeden Gebrauch zu machen, der geeignet ist, die nationalen Sympathien für die

Bundesinstitution zu kräftigen. Jede Befriedigung gerechter Wünsche des Publikums, jede Abstellung allgemein empfundener Übelstände im Betriebe einzelner oder mehrerer Bahnen, jede Erleichterung des Verkehrs, welche dem Bunde beizumessen ist, wird gerade im Gebiete des Eisenbahnwesens von der Gesamtheit der Bevölkerung täglich und unmittelbar empfunden und dem Bunde gedankt werden.“ Man sieht auch hier wieder, wie sehr dem Kanzler am Herzen lag, eine nationale Gesinnung zu fördern.

Der Handelsminister ließ alsbald die beiden gedachten Reglements umarbeiten, und mit Schreiben vom 24. und 25. Februar 1870 dem Ministerpräsidenten zugehen, um sie dem Bundeskanzler zur weiteren geschäftlichen Behandlung zu übermitteln. Der Kanzler legte dem Bundesrate in dem Schreiben vom 10. März 1870¹⁾ den Entwurf eines Bahnpolizeireglements und mit Schreiben vom 25. desselben Monats²⁾ den Entwurf eines Betriebsreglements für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes vor, der Bundesrat beschloß über ersteren Entwurf am 3. Juni, über letzteren am 10. Juni 1870, das Betriebsreglement trat am 1. Oktober 1870, das Bahnpolizeireglement am 1. Januar 1871 in Kraft. Beide Reglements, die jetzt den Titel: Eisenbahnverkehrsordnung und Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung führen, gehören seitdem zu dem Bestande der von den Reichsbehörden, jetzt dem Reichseisenbahnamt, bearbeiteten Gegenstände. Sie sind, den Bedürfnissen des Verkehrs und der Eisenbahnen entsprechend, wiederholt geändert und ergänzt worden, wobei das Reichseisenbahnamt die Feder führt, aber mit den Bundesregierungen und den Eisenbahnverwaltungen Fühlung hält. Die nötigen Verordnungen werden vom Reichskanzler nach Zustimmung des Bundesrats erlassen.

Das Schreiben vom 31. Juli 1871 (Anl. 13) bewegt sich auf demselben Gebiete. Dem Reichskanzler konnte auf seine Anfrage über die gesetzlichen Verpflichtungen der Bahnen zur Beschaffung von Betriebsmaterial berichtet werden, daß die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und des neu erlassenen Betriebsreglements, in Verbindung mit Art. 43 der Reichsverfassung, die nötigen Handhaben

¹⁾ Druckf. des Bundesrats, Sess. 1870. Nr. 31.

²⁾ Druckf. des Bundesrats, a. a. D., Nr. 45.

bieten, um die Eisenbahnen zur Erfüllung ihrer in dieser Beziehung ihnen obliegenden Verpflichtungen anzuhalten.

Die beiden anderen Schreiben haben den sog. Einpennigtarif zum Gegenstand, dessen tunlichste Einführung die Verfassung empfiehlt. Dieser Tarif (1 Silberpfennig für den Zentner und die Meile = 2,2 Markpfennige für die Tonne und das Kilometer) und seine möglichst weite Ausdehnung auf die Massengüter, besonders die Kohlen-Industrie, gehörte damals zu den beliebtesten Schlagworten der Volkswirtschaft. Er ist zuerst im Jahre 1852 für die Beförderung von Kohlen von Oberschlesien nach Berlin auf lebhaftes Drängen des Ministers von der Heydt eingeführt worden. Derselbe Minister hat auch große Verdienste um seine Einführung im Verkehr von Rheinland-Westfalen nach Berlin, die im Jahre 1860 erfolgt ist.¹⁾ Seitdem wurde seine weitere Verbreitung erstrebt und man glaubte offenbar, daß die immerhin etwas eigenartige Bestimmung in der Verfassung diesen Bestrebungen weiteren Nachdruck verleihen werde.

Der preußische Handelsminister hatte eine Zusammenstellung der Güter, die um die damalige Zeit auf den preußischen Eisenbahnen zu diesem Sage befördert wurden, anfertigen lassen, und mit einem Schreiben vom 14. Dezember 1868 dem Reichskanzler mitgeteilt. Die Antwort hierauf ist das Schreiben des Kanzlers vom 1. Januar 1869 (Anl. 10 S. 160).

Auf denselben Gegenstand bezieht sich das Rundschreiben vom 29. Januar 1869 (Anl. 11 S. 161), in dem die Aufmerksamkeit der Bundesregierungen darauf hingelenkt wird, durch welche Mittel sie innerhalb ihrer Zuständigkeit die Einführung des Einpennigtarifs verwirklichen können. Als ein solches Mittel wird hauptsächlich die Aufnahme einer Bestimmung über die Einführung des Einpennigtarifs in die künftig zu erteilenden Eisenbahnkonzessionen empfohlen, ein Ratsschlag, der seitdem auch von den deutschen Regierungen im allgemeinen befolgt worden ist.

Der Reichskanzler hat sodann in einem Schreiben vom 5. April 1869²⁾ dem Reichstage eine Übersicht über die Ausdehnung, die der Einpennigtarif damals auf den Eisenbahnen im Bundesgebiete

¹⁾ Vgl. hierüber Martini im Archiv f. Eisenbahnwesen 1890, S. 533 ff.

²⁾ Druckf. des Reichstags. I. Legislatur- und Sitzungsperiode (1869), Nr. 80.
v. d. Lehen, Eisenbahnpolitik.

gewonnen hatte, mitgeteilt. Der Reichstag hat darüber in seiner Sitzung vom 5. Mai 1869¹⁾ in Verbindung mit dem oben erwähnten Antrage der Abgeordneten Harfort und Genossen vom 16. März²⁾ 1869, betr. die Ordnung des Eisenbahnwesens in Gemäßheit der Art. 41 bis 46 der Verfassung, beraten. Der oben (S. 46) mitgeteilte Beschluß bezieht sich augenscheinlich auf den Einpfennigtarif.

Diese Bestimmungen im Art. 45 der Verfassung sind im Laufe der Zeit weit überholt. Nicht nur ist der Einpfennigtarif in dem dort vorgesehenen Umfang in ganz Deutschland eingeführt, sondern der in dem deutschen Gütertarif enthaltene Spezialtarif III setzt die Fracht für alle darin enthaltenen Gegenstände bei Entfernungen über 100 km auf 2,2 Pfg. für das Tonnenkilometer fest und wir besitzen in Deutschland eine sehr große Anzahl von Gütertarifen, die viel niedriger sind als der Einpfennigtarif.

¹⁾ Stenogr. Berichte, S. 822—829.

²⁾ Druckf. des Reichstags, a. a. O., Nr. 62.

Dritter Abschnitt.

Die Jahre 1872 bis 1875.

1. Die Einsetzung des Reichseisenbahnamts.

Bei der Gründung des Norddeutschen Bundes war das deutsche Eisenbahnnetz aus Staatsbahnen und Privatbahnen zusammengesetzt, bei deren Anlage nicht nach festen Grundsätzen vorgegangen war und deren Betrieb von jeder Bahn selbständig geleitet wurde. Diesen tatsächlichen Verhältnissen entsprechend standen die Regierung und die Volksvertretung und auch die Vertreter der Wissenschaft in ihren eisenbahnpolitischen Anschauungen auf dem Boden des gemischten Eisenbahnsystems. Man hielt es für die Wohlfahrt des Landes am besten, wenn Staatsbahnen und Privatbahnen nebeneinander bestanden. In dieser grundsätzlichen Auffassung waren bis nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges Änderungen nicht eingetreten.

Erst als zu Beginn der siebziger Jahre die mit der Zerrissenheit des Eisenbahnnetzes verbundenen Mängel scharf hervortraten, als gleichzeitig mit der französischen Kriegskontribution reichere Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse flüchtig wurden, begann man sich in der Presse und in den Parlamenten eingehender mit der Frage zu beschäftigen, ob nicht eine grundsätzliche Änderung in der Eisenbahnpolitik erforderlich sei und welche Wege zur Besserung der Verhältnisse, zur Beseitigung der Mißstände betreten werden könnten.

Den Anstoß zur öffentlichen Erörterung dieser Fragen gab der Gesetzentwurf, der dem preussischen Abgeordnetenhaus auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 18. Dezember am 19. Dezember 1872 vorgelegt wurde. Die Regierung verlangte darin die Aufnahme einer Anleihe von 120 Millionen Talern zur Ergänzung, Bervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes. Von

dieser Summe war die größere Hälfte, 71½ Millionen Taler, zum Bau der Eisenbahnen von Berlin nach Weklar und von der Reichsgrenze bei Sierck über Trier und Koblenz nach Oberlahnstein bestimmt.

In der Begründung dieses Gesetzentwurfs wird auf die starke Vermehrung des Eisenbahnbaues seit dem Jahre 1870 hingewiesen. In den Jahren 1866 bis 1869 seien durchschnittlich jährlich nur etwa 375 km, in den Jahren vorher sogar nur 225 km gebaut gegenüber etwa 1000 km im Jahre 1870 und 1200 km im Jahre 1871. Daneben würden auf Grund der massenhaften Konzessionsanträge Vorarbeiten für etwa 9000 km von Eisenbahnen angefertigt. Den ausgedehntesten Eisenbahnbesitz vereinige noch der Staat in seiner Hand. Dieser habe daher die weitaus dringendste Veranlassung, auf seiner Hut zu sein und in ernstlichste Erwägung zu nehmen, ob er als Bahneigentümer bei der rastlosen Tätigkeit der anderen Bahnunternehmer sich lediglich auf die Verwaltung und Erhaltung seines gegenwärtigen Besitzes beschränken dürfe. „Die Prüfung dieser Frage“, so heißt es wörtlich, „führt zu ihrer entschiedenen Verneinung. Der Staat würde, wollte er darauf verzichten, seinen Bahnbesitz zu erweitern und zu konsolidieren, nicht nur die Rentabilität des ihm gehörigen Netzes gefährden resp. preisgeben, sondern auch des nicht gering anzuschlagenden Einflusses auf die Privatbahnen, über welchen er, neben dem gesetzlichen, durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 ihm gewährten Einflusse, als Bahneigentümer verfügt, verlustig gehen. Dieser Verlust würde um so schwerer wiegen, je komplizierter sich das Eisenbahnwesen gestaltet, und mit je größeren Schwierigkeiten in folgedessen eine wirkliche Ausübung des aus dem gesetzlichen Aufsichtsrecht resultierenden Einflusses verbunden ist.“

Der doppelte Zweck des Gesetzentwurfs gehe hiernach dahin, die Rentabilität des Staatseisenbahnnetzes nachhaltig zu sichern, und den Staat in den Stand zu setzen, „als Besitzer resp. Mitbeteiligter der hauptsächlichsten Verkehrsrouten einen maßgebenden Einfluß auf die Privatbahnen auszuüben und regulierend auf deren Fahrpläne und Tarife, wie auf die Gestaltung und Ausbildung des Eisenbahnwesens überhaupt einzuwirken“.

Dieser Gesetzentwurf steht hiernach auf dem Boden des gemischten Eisenbahnsystems, allerdings mit der Einschränkung, daß der Einfluß des Staates auf die Privatbahnen nicht genügend ge-

wahrt sei und erweitert werden müsse. Bei der ersten Beratung des Entwurfs am 14. Januar 1873 beleuchtete der Abgeordnete Lasker die gesamte preussische Eisenbahnpolitik und wies auf Mängel hin, die bei Handhabung des Eisenbahnkonzessionswesens sich gezeigt hätten, erhob auch schwere Vorwürfe gegen einzelne Personen. Die Behandlung dieser Angelegenheit in der Öffentlichkeit gab Anlaß zu einer weiteren Rede des Abg. Lasker in der Sitzung vom 7. Februar 1873, in der die am 14. Januar der Eisenbahnpolitik der Regierung gemachten Vorwürfe durch ein großes Material von Tatsachen näher begründet und der Antrag gestellt wurde, die Regierung um eingehende Untersuchung der Verhältnisse zu bitten. Die Regierung kam dem Antrage entgegen. In einer Allerhöchsten Botschaft wurde die Niederlegung einer Untersuchungskommission beantragt mit der Aufgabe:

„In Betreff der bei Erteilung von Eisenbahnkonzessionen zur Anwendung gebrachten Verwaltungsgrundsätze und der bei Ausnutzung solcher Konzessionen entstandenen Mißstände Ermittlungen anzustellen, damit nach Maßgabe der durch dieselben gewonnenen Resultate ersehen werden könne:

- a) Ob und inwieweit die einschlägigen Gesetze und die Verwaltungsnormen die Erfüllung der bei Eisenbahnkonzessionen beabsichtigten Zwecke zu sichern und das Publikum gegen Täuschungen und Beeinträchtigungen zu schützen geeignet sind, und
- b) welche Änderungen in der Gesetzgebung und in der Verwaltungspraxis erforderlich seien, um vorhandenen Uebelständen und Mißbräuchen tunlichst abzuhelpfen.“

Fürst Bismarck hatte damals das Präsidium des Staatsministeriums niedergelegt und der Generalfeldmarschall Graf Roon war Ministerpräsident. An diesen richtete Fürst Bismarck in seiner Eigenschaft als Reichskanzler am 1. März 1873 ein Schreiben, in dem er mit Bezug auf jene Vorgänge nunmehr ein Eisenbahnprogramm ausführlich entwickelte. Abschrift des Schreibens wurde den Mitgliedern des Staatsministeriums mitgeteilt, von denen zwei, der Handelsminister Graf Hzenplitz und der Finanzminister Camphausen, sich in Notizen vom 5. März und vom 20. März 1873 dazu äußerten. Die drei, in den Anlagen 14, 15 und 16 (S. 164—174) abgedruckten

Attenstücke geben ein Bild von den damals herrschenden eisenbahnpolitischen Anschauungen, die bei den drei Ministern in den wesentlichsten Punkten übereinstimmten.

Fürst Bismarck beginnt mit Darlegung der Gründe, die ihm bis dahin eine Enthaltfamkeit bei Behandlung von Eisenbahnfragen auferlegt haben; hauptsächlich sei es die Rücksicht auf seinen Amtsgenossen, Grafen Jkenplitz, gewesen, dessen Kreise er nicht habe stören wollen. Da dieser nunmehr aus dem Staatsministerium auszuschneiden beabsichtige (das Ausscheiden des Ministers erfolgte erst nach Abschluß der Arbeiten der Untersuchungskommission), so liege für ihn kein Hindernis mehr vor, sich über die bei Verwaltung der Eisenbahnen vom Handelsminister in Zukunft zu befolgenden Grundsätze zu äußern. Von ihrer Beurteilung hänge für ihn die Frage ab, „ob er eine fernere Mitverantwortung für die Leitung dieses Ressorts im Staatsministerium übernehmen könne“.

Das ist ein sehr deutlicher Hinweis darauf, daß Fürst Bismarck ernstlich gesonnen ist, auch im Staatsministerium seine Anschauungen auf dem Eisenbahngebiet nachdrücklich zur Geltung zu bringen. Und so sehen wir denn auch, wie in den nächsten Jahren der Reichskanzler teils als solcher, teils als Präsident und als Mitglied des Staatsministeriums, je nachdem ihm das eine oder das andere zweckmäßig erscheint, in die Eisenbahnpolitik eingreift. Sein Bestreben richtet sich dahin, eine volle Übereinstimmung zwischen der preußischen und der Reichseisenbahnpolitik herbeizuführen und aufrecht zu erhalten. Seine Vorschläge kann er mit größerem Nachdruck den übrigen Bundesregierungen gegenüber vertreten, wenn diese sicher sind, daß das preußische Staatsministerium hinter dem Reichskanzler steht.

In dem Schreiben vom 1. März 1873 hat Fürst Bismarck gegen die Verwaltung der Staatsbahnen durch den Handelsminister an sich nichts zu bemerken. Seine Reformvorschläge beziehen sich auf die Regelung der staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen, die Handhabung des Eisenbahnkonzessionswesens, die Gewährung von Garantiezuschüssen an Privatbahnen und den Ausbau des preußischen Staatsbahnnetzes.

Von diesen Vorschlägen war der zweite inzwischen gegenstandslos geworden. In Abweichung von dem Staatsministerialbeschuß vom 30. November 1838, wonach die Erteilung und die Ab-

Lehnung von Eisenbahnkonzessionen durch das Staatsministerium erfolgen sollte, nachdem dieses über die Zulässigkeit und die Gemeinnützigkeit jedes einzelnen auf den Bau einer Eisenbahn gerichteten Unternehmens beraten habe, hatte sich seit langen Jahren die Praxis eingebürgert, daß der Handelsminister allein diese Tätigkeit wahrnahm. Nun hatte bereits am 26. Februar 1873 das Staatsministerium an den König berichtet und dieser hatte am 1. März 1873 genehmigt, daß diese Übung aufzugeben und in Zukunft wieder streng nach dem Staatsministerialbeschuß vom 30. November 1838 zu verfahren sei. Dies wurde auch alsbald veröffentlicht.

Die Gewährung von Zinsbürgschaften an Nebenbahnen einer nicht garantierten Hauptbahn — die zweite in dem Schreiben vom 1. März behandelte Frage — hatte vor allem das Bedenken gegen sich, daß die Hauptbahn mit Hilfe der Staatsgarantie die Erträge der Stammbahn, die Dividende für die Aktionäre auf Kosten des Staats steigern konnte. Der Reichskanzler wünschte, daß solche Verhältnisse so bald als möglich gelöst werden müßten¹⁾. Eine solche Lösung war, da es sich um bestehende, rechtsgültige Verträge handelte, nicht ohne weiteres möglich. Sie ist im wesentlichen erst gelungen gleichzeitig mit dem Erwerb der betreffenden Bahnen durch den Staat. Es handelte sich dabei hauptsächlich um die auch in dem Schreiben erwähnten vor- und hinterpommerschen Bahnen, die zu der Berlin—Stettiner Bahn, und um die Eifelbahn, die zu der Rheinischen Bahn gehörten. Darüber, daß solche Verträge in Zukunft nicht wieder abgeschlossen würden, herrschte keine Meinungsverschiedenheit.

Eine Erweiterung des Staatsbahnnetzes war bereits durch den vorerwähnten Gesetzentwurf über die 120 Millionen-Anleihe vorbereitet und zunächst war hier nichts zu veranlassen. Gleichwohl hält es der Reichskanzler für notwendig, sich bei dieser Gelegenheit deutlich für die Einführung eines gemischten Eisenbahnsystems auszusprechen. „Nur in der Herstellung konkurrierender Linien in derselben Richtung läßt sich eine weitere Bürgschaft für den Schutz finden, auf welchen der allgemeine Verkehr unter allen Umständen Anspruch hat.“ Die Möglichkeit, solche Konkurrenzbahnen zu bauen, habe wiederholt vorgelegen, sei aber nicht benutzt worden.

¹⁾ Vgl. auch S. 28 f.

Die Privatbahnen stärken ihre Machtstellung durch Vereinbarungen, Fusionen u. dgl. „Ich betrachte es“, heißt es weiter, „als ein Verfümmnis der Staatsverwaltung, daß dieselbe nicht von Haus aus die größten Verkehrslinien im Lande für staatliche Rechnung hat herstellen wollen.“ Dieses Verfümmnis müsse, soweit es noch möglich sei, wieder gut gemacht werden. „Der Staat schuldet dem verkehrtreibenden Publikum die Erbauung solcher staatlicher Konkurrenzbahnen, durch welche die Privatverwaltungen genötigt werden können, dem Verkehr alle diejenigen Erleichterungen und diejenige regelmäßige und wohlwollende Behandlung zu gewähren, mit welchen ein verzinslicher Betrieb des Eisenbahntransports überhaupt verträglich ist.“

Es bedarf heute keiner Ausführung mehr, daß einer solchen Eisenbahnpolitik ernste Bedenken entgegenstehen. Die Wissenschaft, darunter an erster Stelle die Ausführungen von Emil Sax¹⁾, und die späteren Erfahrungen nicht nur in Deutschland, sondern auch in andern Ländern, geben unwiderlegliche Zeugnisse dafür ab, daß das gemischte Eisenbahnsystem wirtschaftlich und finanziell unhaltbare Zustände herbeiführt. Das System hat daher heute keine Anhänger mehr und ist auch von der preußischen Regierung aufgegeben worden.

Es bleibt der erste Vorschlag. In dem preußischen Handelsministerium bestand damals nur eine Eisenbahnabteilung. „Das Verhältnis, nach dem diese Behörde zugleich Konkurrent und Aufsichtsbehörde für die Privatbahnen ist,“ so bemerkt Fürst Bismarck, „verhindert es, daß die Entscheidungen der Aufsichtsbehörde jederzeit für unparteiisch gehalten werden.“ Er halte es für „ein staatliches Bedürfnis, daß für die Ausübung des Aufsichtsrechtes eine besondere, mit den für Ausübung einer Verwaltungsjustiz notwendigen Bürgschaften umgebene Behörde geschaffen werde.“

„Die Reichsverfassung“, sagt er weiter, „weist darauf hin, daß diese Aufsicht in oberer Instanz dem Reiche zuständig ist.“ Die wesentlichsten Bestimmungen des Abschn. VII der Reichsverfassung seien bisher ein toter Buchstabe geblieben. Als verantwortlicher Reichskanzler habe er sich zu bemühen, diese Bestimmungen ihrer Verwirklichung näherzu-

¹⁾ Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. II., S. 260 ff. Vgl. auch v. der Leyen, Eisenbahnpolitik, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 3. Aufl. III., S. 856.

bringen. Er schlägt vor: „Trennung der staatlichen Aufsichtsrechte von der Verwaltung der vom Staate betriebenen Bahnen und Beantragung eines Reichsgesetzes behufs Einrichtung einer Reichsbehörde, welcher die Ausübung der im Abschn. VII der Reichsverfassung dem Reiche reservierten Befugnisse obliegt.“ Sehr bezeichnend sind die Ausführungen über die Wahrnehmung des Beschwerderechtes durch das Publikum. Der Reichskanzler meint, daß das Handelsministerium die ihm hier zustehenden Aufsichtsrechte nicht mit dem genügenden Nachdruck ausübe.

Gegen die Übertragung der Aufsicht über die Eisenbahnen an das Reich hat der Handelsminister keine grundsätzlichen Bedenken. Auch der Finanzminister macht solche nicht geltend. Er bemerkt indes, daß diese Aufsicht sich nicht auf das gesamte Eisenbahnkonzessionswesen beziehen könne, da die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen im Reiche nur innerhalb der Grenzen des Art. 41 der Verfassung¹⁾ zustehen. Bei andern Bahnen werde es den Organen der Einzelstaaten überlassen bleiben müssen, und es könne höchstens in Frage kommen, die Konzessionierung der Eisenbahnen einer anderen Behörde als der, der die Verwaltung obliege, zu übertragen.

Der Kriegsminister v. Rameke hatte das kanzlerische Programm warm begrüßt und auch befürwortet, daß die sämtlichen deutschen Eisenbahnen der Aufsicht einer Reichsbehörde unterstellt würden.

Noch bevor Fürst Bismarck der Zustimmung des preußischen Staatsministeriums zu seinen Plänen sicher war, richtete er, als Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, am 7. März 1873 ein Rundschreiben an die deutschen Missionen (Anl. 17, S. 176), in dem er diesen Abschnitt seines Botums vom 1. März mitteilt und die Gesandten beauftragt, die Regierungen darüber zu sondieren, wie sie sich zu dem Gedanken der Einsetzung einer Reichsbehörde zur Beaufsichtigung der Eisenbahnen stellten. Der Reichskanzler bemerkt wiederum, daß die Ausführung der Eisenbahnartikel der Reichsverfassung im Rückstande sei. Er wolle nicht in dem Lichte erscheinen, als begünstige er stillschweigend die sich daraus ergebenden Übelstände, während ihm als Reichskanzler die Verantwortlichkeit für

¹⁾ d. h. für Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung oder des gemeinsamen Verkehrs, gegen die die Bundesregierungen Widerspruch erheben. — Ein solcher Fall ist bis jetzt nicht vorgekommen.

die Ausführung der Gesetze, in erster Linie der Verfassung, obliege. Die Bemerkung am Schluß, daß er im preußischen Handelsministerium Widerstand gegen seine Pläne finde, wurde allerdings durch das, ihm vielleicht damals noch nicht zugegangene Schreiben des Grafen Ippenplitz vom 5. März (Anl. 15) nicht bestätigt.

Von den Äußerungen, die auf dieses Schreiben, größtenteils umgehend im März, zum kleineren Teil im April und Mai, eingingen, klangen nur einige ermutigend. Von den kleineren und mittleren Staaten äußerten ihre freudige Zustimmung Braunschweig, Weimar, Meiningen, Koburg, Bremen; andere hatten keine Bedenken, sprachen sich aber erheblich kühler aus. Zu diesen gehörten Baden, Oldenburg, Hessen, Lübeck und Hamburg. Mit mehr oder weniger Entschiedenheit gaben ihre ablehnende Stellung zu erkennen die Königreiche Sachsen und Württemberg und die beiden Mecklenburg. Bayern zog sich auf sein Reservatrecht in Eisenbahnsachen zurück.

Mußte der Reichskanzler hiernach zweifelhaft sein, ob ein Antrag Preußens wegen Einführung einer Reichsaufsichtsbehörde über das Eisenbahnwesen im Bundesrat eine Mehrheit fände, konnte er vielmehr nur annehmen, daß gerade die größeren und an der Leitung des Eisenbahnwesens am stärksten beteiligten Bundesregierungen einem solchen Antrage Widerstand entgegensetzen würden, so kam ihm außerordentlich gelegen ein Antrag derselben Tendenz, den am 26. April 1873 der Reichstagsabgeordnete aus Württemberg, Herausgeber des hochangesehenen Schwäbischen Merkur, Dr. Otto Elben im Verein mit 130 Abgeordneten aller Parteien im Reichstag einbrachte.¹⁾ Der Antrag enthält einen vollständigen Gesetzentwurf betr. die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes. Daß der Reichstag einen solchen Gesetzentwurf freundlich begrüßen würde, konnte kaum zweifelhaft sein, hatte er doch in zwei Resolutionen vom 21. April 1870 und vom 14. Juni 1871 den Erlass eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen und die Herstellung geeigneter Organe für die Aus-

¹⁾ Nach den hier zum erstenmal dargestellten Vorgängen muß wohl angenommen werden, daß der Antragsteller, ein Mann von entschieden nationaler Gesinnung, ausgestattet mit reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Verkehrs wesens, zuvor mit dem Reichskanzler Fühlung genommen hatte, wenn nicht etwa vom Reichskanzler selbst die Anregung dazu ausgegangen ist. Vgl. auch die Schrift: Zur Erinnerung an Dr. Otto Elben († 1899). Stuttgart 1899. S. 20—22.

übung der dem Reiche in bezug auf das Eisenbahnwesen zustehenden Befugnisse beantragt.

An den Beratungen des Gesetzentwurfs Elben u. Gen. nahm der Reichskanzler lebhaften Anteil. Die erste Lesung erfolgte am 17. Mai 1873; als erster Redner trat der Hauptantragsteller, Dr. Elben, auf. Ihm antwortete der Reichskanzler mit der nachfolgenden Rede:

„Es ist in der Regel den Anträgen, die aus diesem Hause ihre Initiative finden, gegenüber eine wohlbegründete Praxis, daß die Mitglieder des Bundesrats in der ersten Lesung derselben nicht das Wort ergreifen, weil eine Verständigung der verbündeten Regierungen darüber nicht hat stattfinden können. Ich befinde mich aber persönlich diesem Antrage gegenüber in einer ausnahmsweisen Stellung in meinem Amte als Reichskanzler. Nach dem Artikel 17 der Verfassung liegt Seiner Majestät dem Kaiser die Überwachung der Ausführung der Bundesgesetze ob, und für die Art, wie sie erfolgt, ist nach demselben Artikel der Reichskanzler verantwortlich. Die Verfassung gehört wohl in erster Linie und vor allem zu den Bundesgesetzen, deren Ausführung verlangt werden darf und überwacht werden soll, und wenn nun seit Jahren einer der bedeutendsten und für den Verkehr, für die öffentliche Wohlfahrt, für das Wohlbefinden des Publikums wichtigsten Abschnitte eine Ausführung so gut wie gar nicht gefunden hat, so lastet dies wie ein im Schuldbuch offenstehender Posten auf dem Reichskanzler, der den Anstoß zu geben haben würde. Es ist wohl kein Abschnitt in der Reichsverfassung, ich möchte sagen der vollen Fertigkeit so nahe gebracht, wie dieser, und anscheinend leichter in die Ausführung zu überlegen, wie gerade dieser, wo dem Reiche große Attributionen in der Theorie verliehen sind, aber es fehlt die praktische Handhabe. Es ist gewissermaßen ein geladenes Gewehr, aber es fehlt der Abzug, an dem es abgedrückt werden kann; diese kleine Zutat ist meines Erachtens alles, was die Reichsregierung bedarf, um auch diesen Abschnitt allmählich seiner Ausführung näherzubringen. Es ist mir bisher trotz meiner Überzeugung von dieser obliegenden Pflicht und trotz meiner Anstrengungen bei der vielfach durch Krankheit durchbrochenen Tätigkeit nicht gelungen, der Erfüllung der mir gestellten Aufgabe näherzutreten und selbst die starken Mahnungen, die vonseiten des Reichstages an mich früher gelangt sind, haben mir die nötige Unterlage nicht gegeben, der ich bedurfte, um eine Vorlage der Regierung zustande zu bringen. Ich hoffe, daß die Hindernisse, die bisher obwalteten, gehoben sein werden, denn ich weiß, daß der jetzige Herr Handelsminister in Preußen mit mir vollständig einverstanden darüber ist, wenn ich sage, daß ich diesen

Antrag freudig, wie man lang ersehnte Hilfstruppen begrüßt, meinerseits begrüße." (Beifall.)

„Ich bin fest entschlossen, soweit mein amtlicher und mein persönlicher Einfluß reicht, dem Antrag zur Seite zu stehen und bin den Herrn Antragstellern wesentlich dankbar, wenn sie mir helfen, mein schwerbelastetes, kanzlerisches Gewissen durch Ausführung dieses Antrages zu erleichtern.“ (Lebhafte Bravo.)

Nach dem Reichskanzler sprach der Abgeordnete Eckhardt (Baden), der unter anderm über die Konkurrenz der elsass-lothringischen gegen die badischen Eisenbahnen Beschwerde führte und der Ansicht Ausdruck gab, daß durch ein Reichseisenbahnamt derartigen Beschwerden gegenüber Abhilfe nicht geschaffen werden könne.

Der Reichskanzler gab darauf folgende Antwort:

„Ich glaube, die Rede des Herrn Vorredners hätte eigentlich logisch richtiger in der vorigen Debatte über Elsaß-Lothringen ihren Platz gefunden, als eine der Beschwerden über die Art, wie dort verwaltet wird. . . . Hier in dieser Verhandlung dünkt mich, daß die Argumentation des Herrn Vorredners ihn bewegen müßte, dem Antrage zuzustimmen. Nehmen Sie an, daß der Antrag abgelehnt wird, dann bleibt es so, wie es ist, und die unkontrollierte Reichsverwaltung setzt ihre berechnete oder unberechnete Konkurrenz mit der badischen Verwaltung auf dem anderen Ufer fort. Der einzige Weg, dieses Verhältnis in einer billigen Weise zu regulieren, auch nur eine Beschwerdemöglichkeit herzustellen, besteht doch darin, daß eine Reichsbehörde geschaffen wird, bei der man sich beschweren kann, selbst über die Reichsverwaltung. Mir schwebt diese Behörde nicht so vor, daß ihre Entscheidungen der Weisung desselben höchsten Beamten unterworfen sein würden, über dessen Anordnungen etwa eine Beschwerde stattgefunden hat, sondern mir schwebt eine Kommission mit wesentlich verwaltungsrichterlichen Garantien der Unabhängigkeit und mit mehr oder weniger öffentlichem Verfahren vor, wo eine Reichsbehörde, also die beabsichtigte Reichs-Beschwerdebehörde über die Reichseisenbahn-Verwaltungsbehörde sehr gut ein maßgebendes Urteil fällen kann, das demnächst im Bundesrat, wo diese Fragen mit Billigkeit geprüft werden, und im Reichstag, wo sie mit Gerechtigkeit bei der Kontrolle entschieden werden, auch eine Unterlage für eine maßgebende Einwirkung auf die Reichseisenbahn-Verwaltung hat. Also wenn ich die Gerechtigkeit der Beschwerde des Herrn Vorredners zugeben müßte,, so weiß ich gar nicht, wie der Herr Vorredner einen wirksameren Weg der Abhilfe finden will, als gerade den einer Reichsbeschwerdeinstanz. Ich möchte dringend bitten, daß die

Freunde des Antrags sich nicht durch das Bedürfnis, den Antrag zu erweitern, die Reform sofort zu einer gründlichen, totalen zu machen, abhalten lassen, den Anfängen zuzustimmen und entgegen zu kommen, und lieber das Sprichwort zu beherzigen, daß das Bessere des Guten Feind ist. Wir können das bisher Vernachlässigte nicht mit einem Ruck nachholen. Ich bin im wesentlichen schon in meinem Gewissen beruhigt und dankbar, ohne abgefunden zu sein, wenn ich nur eine Beschwerdeinstanz bekomme für die Klagen, die das Publikum hat, auch gegen Staats- und Reichseisenbahnen — die Klagen können auch von den Regierungen ausgehen —; selbst wenn nur dahin gewirkt wird, daß die Reichsbehörde das Betriebsreglement, das sie schon erlassen hat, endlich zu einer Wahrheit machen, es weiter ausbilden und seine Durchführung da, wo sie bisher nicht stattgefunden hat, nötigenfalls erzwingen kann.“

Die zweite Lesung des Gesetzentwurfs begann am 28. Mai 1873. Eine Rede des Abgeordneten Reichensperger (Krefeld) gegen den Entwurf gab dem Reichskanzler Anlaß zu folgender Erwiderung:

„Der Herr Vorredner nötigt mich durch sein eigenes Beispiel, aus der Spezialdiskussion auf die Generaldiskussion zurückzugreifen.“

„Der Herr Vorredner hat in der Hauptsache die Opportunität und das Bedürfnis des ganzen Gesetzes bestritten, einmal weil die Schäden, denen damit entgegengetreten werden wollte, nicht vorhanden seien; zweitens nach der üblichen Methode, daß er Größeres, Besseres, prinzipiell Durchgreifenderes will, das in diesem Augenblicke Mögliche aber gerade nicht will und deshalb jeden Schritt hindert, der im Augenblick geschehen könnte.“

„Die Notwendigkeit, ein Gesetz der Art zu geben, das Bedürfnis ist schon durch die Verfassung gegeben und durch die Pflicht, diese Verfassung und namentlich einen ihrer Hauptartikel, den am detailliertesten ausgearbeiteten ihrer Artikel, zu einer Wirklichkeit zu machen — wie ich in meiner vorigen Äußerung über diese Sache gesagt habe: mein Gewissen bezüglich meiner Pflicht, für die Ausführung der Verfassung Sorge zu tragen, zu beruhigen. Ich glaube, dieses Gewissensbedenken solle doch von jedem Reichstagsmitgliede einigermaßen mit mir geteilt werden; denn wir alle sind dazu da, die Verfassung, die wir votiert haben, nach Möglichkeit auszuführen.“

„Der Herr Vorredner hält das Gesetz für überflüssig, weil er meint, das, was auf Grund dieses Gesetzes geschehen würde, könnte auch auf anderen Wegen erreicht werden. Einmal also, indem man eine Kommission zusammenberiefe, deren Diskussion durch das Anslichtstellen der vorhandenen Schäden allein hinreichen würde

vermöge ihres theoretischen Gewichtes auf die öffentliche Meinung, die Vorteile zu erreichen, die das Gesetz uns gewähren könnte. Wenn das der Fall wäre, so müßte auch eine Reichstagsdiskussion hier schon hinreichen; aber ich glaube, diese Schäden sind schon längst allgemein bekannt, sie bedürfen gar keiner Klarstellung mehr, jeder, der auf den Eisenbahnen fährt, empfindet sie. Das Gebiet der Konzessionen liegt mir vorderhand noch nicht so nahe bei diesem Gesetze, wie das Gebiet der Betriebsregulierung. Was theoretische Bestimmungen für eine Wirkung in dieser Beziehung üben, das sehen wir an dem Reichsbetriebsreglement, das ja in verfassungsmäßiger Weise gegeben ist. Da uns aber in der Reichsverwaltung jedes Mittel fehlt, diesem Betriebsreglement Nachdruck zu geben, so ist es eben ein toter Buchstabe geblieben. Die Eisenbahnverwaltungen beachten es oder beachten es nicht, wie es ihnen gefällig ist¹⁾ und so würden sie auch den moralischen Eindruck von Kommissionsverhandlungen beachten, je nachdem es ihrem eigenen Partikularvorteil konveniert oder nicht."

"Was uns fehlt, um den in der Verfassung vorhandenen Bestimmungen Nachdruck zu geben, das ist die Berechtigung zu einer Exekutive, zu einer — sich meinethalben in den engsten Grenzen bewegenden — Strafgewalt. Wenn bisher etwas passiert, was mit den Verfassungsbestimmungen im Widerspruch steht, so hatte die Reichsbehörde keine weitere Möglichkeit, als an die betreffende Staatsregierung zu schreiben und ihr auseinanderzusetzen: in deinem Gebiet finden die und die Unregelmäßigkeiten in dem Eisenbahnbetriebe statt, du würdest der Reichsverfassung entsprechen und uns und dem Publikum einen Gefallen tun, wenn du auf Abhilfe hinwirken wolltest. Damit ist in der Regel die Sache tot; die Regierung antwortet, die Sache kommt auf den Schreibeweg und wird eben nur von den Parteien selbst untersucht."

"Der Herr Vorredner hat gemeint, daß das Reichskanzleramt sich ja jetzt schon nach der jetzigen Lage der Gesetzgebung die nötigen Kräfte heranziehen könnte, um diese Dinge vor sein Forum zu ziehen und zu prüfen. Das ist geschehen, ich habe mehrmals geglaubt, daß durch Heranziehung von Sachkundigen, Eisenbahnverständigen, teils als Mitglieder des Bundesrats, teils durch die Anstellung von solchen im Reichskanzleramt Abhilfe geschafft werden könne. Es hat sich diese Maßregel vollständig wirkungslos erwiesen, weil jede Exekutivgewalt jede Befähigung des Reichs zu direkter Einwirkung fehlt."

"Das Wesentliche des ganzen Gesetzes liegt für die Reichs-

¹⁾ Das ist wohl, selbst für die damalige Zeit, etwas übertrieben. Wenigstens sind Fälle dieser Art wohl kaum festzustellen.

behörde im Artikel 3,¹⁾ der in einem schüchternen, etwas verschämten Maße, möchte ich sagen, der Reichsbehörde eine Exekutivgewalt, und insoweit die Behörden der einzelnen Staaten sie jetzt bereits haben, eine Strafgewalt beilegt und den Staatsbahnen gegenüber auf die Bundesverfassung verweist, d. h. auf einen im ganzen ziemlich schwerfälligen Apparat. Aber ich würde auch dieses Minimum schon mit Dank akzeptieren, in der Hoffnung, daß Ihre legislative Mitwirkung zur Weiterbildung, je nachdem sich das Bedürfnis dazu zeigt, späterhin die Hand bieten werde. Aber in der jetzigen Ohnmacht und Machtlosigkeit lassen Sie, wenn ich darum bitten darf, im Interesse der Würde des Reiches und seiner Verfassung die Reichsgewalt nicht verharren! Sie hat bisher die Bestimmungen der Verfassung in der Hand, sie hat aber keine Möglichkeit und Mittel, ihnen Anerkennung und Geltung zu verschaffen.“

Auch bei der weiteren Beratung des Reichstags über den Gesetzentwurf, dessen zweite Lesung am 29. Mai beendet wurde, während die dritte Lesung am 13. und 14. Juni 1873 stattfand, war der Reichskanzler zugegen, nahm indessen nur noch einmal Veranlassung, über eine tatsächliche Frage kurze Auskunft zu geben.²⁾ Eines persönlichen Eingreifens beim Reichstage bedurfte es nicht mehr, der Gesetzentwurf wurde, mit einigen von der Regierung nicht beanstandeten Änderungen, mit Mehrheit angenommen.

Wie sich der Bundesrat aber zu ihnen stellen werde, war zweifelhaft, zumal die Beschlüsse des Reichstags nach der zweiten Lesung in einer Bundesratsitzung vom 13. Juni nicht ohne lebhafteste Anfechtung geblieben waren. Am 17. Juni gelangte der Entwurf in seiner

¹⁾ Der § 3 des Gesetzentwurfs Dr. Elben u. Gen., dessen Inhalt in die §§ 3—5 des Gesetzes vom 27. Juni 1873 mit einigen Abänderungen übergegangen ist, lautete wie folgt:

„§ 3. Das Reichs-Eisenbahnamt führt seine Geschäfte unter Verantwortlichkeit und nach den Anweisungen des Reichskanzlers. Dasselbe ist berechtigt, innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reichs über alle Einrichtungen und Maßregeln von den betreffenden Verwaltungen Auskunft zu fordern, sich auch jederzeit durch persönliche Kenntnisaufnahme zu informieren. Es erläßt zu diesem Behufe die erforderlichen Anordnungen und entscheidet über die eingehenden Beschwerden. Bis zum Erlaß eines Reichs-Eisenbahngesetzes stehen dem Reichs-Eisenbahnamt gegen die Privat-Eisenbahnen zur Durchführung der erlassenen Verfügungen alle den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten beigelegten Befugnisse zu. Staats-Eisenbahnverwaltungen sind nötigenfalls zur Befolgung der getroffenen Anordnungen im verfassungsmäßigen Wege (Art. 7, Nr. 3, Art. 17 und 19 der Reichsverfassung) anzuhalten.“

²⁾ Sitzung vom 13. Juni. Stenogr. Berichte. S. 1121.

endgültigen Gestalt an den Bundesrat. Auf Wunsch des Reichskanzlers wurde auf den Abend des 20. Juni eine besondere Sitzung zur Beschlußfassung über ihn anberaumt, in der der Reichskanzler den Vorsitz führte. Wesentlich diesem Umstande war es wohl zu verdanken, daß der Gesetzentwurf die Zustimmung der Mehrheit des Bundesrats fand. Nur Württemberg und beide Mecklenburg stimmten dagegen, was bei ihren oben erwähnten Äußerungen auf die Kundfrage vom 7. März nicht anders erwartet werden konnte. In einem Immediatbericht vom 23. Juni 1873 (Anl. 18 S. 177) erbat der Reichskanzler die Genehmigung des Kaisers zu dem Erlaß des Gesetzes, die erteilt wurde. Das Gesetz trägt das Datum des 27. Juni 1873. Es ist als Anl. 19 (S. 178) abgedruckt. Dem Reichstage wurde noch in derselben Session ein Nachtragsetat, enthaltend die für die neue Behörde erforderlichen Bewilligungen, vorgelegt und das Reichseisenbahnamt trat am 16. September 1873 in Tätigkeit.

Mit der Einsetzung der Reichsaufsichtsbehörde war das andere Ziel noch nicht erreicht, das der Reichskanzler in seinem Programm vom 1. März 1873 sich gestellt hatte. In Preußen bestand die Vereinigung von Verwaltung der Staatsbahnen und Beaufsichtigung der Privatbahnen in der Hand des Ministers für Handel fort. Um die hieraus hervorgehenden, vom Reichskanzler gerügten Bedenken zu beseitigen, hatte der Handelsminister, zunächst versuchsweise, die Eisenbahnabteilung seines Ministeriums in zwei Abteilungen zerlegt, eine für die Verwaltung der Staatsbahnen, die zweite für die Wahrnehmung des Aufsichtsrechts über die Privatbahnen. Das Staatsministerium war damit einverstanden und der König genehmigte die Einrichtung, die am 1. April 1874 in Kraft trat. Das Ergebnis dieses Versuchs befriedigte, und so wurde im Staatsvoranschlag für das Jahr 1875/76 die Stellung eines Direktors für die neue Aufsichtsabteilung beantragt. Bei der Beratung hierüber war von der Kommission des Abgeordnetenhauses eine Resolution befürwortet, die weitere Regelung des Eisenbahnaufsichtsrechtes durch das Reich möge für ein dringendes Bedürfnis erklärt werden. — Man konnte damit nur den Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes im Auge haben, denn die Reichsaufsichtsbehörde war ja damals schon vorhanden.

Die Resolution war vom Hause abgelehnt worden, nachdem der Handelsminister für unzumutbar erklärt hatte, eine so wichtige,

das Reich und seine Befugnisse betreffende Frage bei dieser Gelegenheit im Abgeordnetenhaufe anzuschneiden. Das war durchaus nicht im Sinne des Reichskanzlers. In einem Schreiben vom 9. April 1875 an das Staatsministerium (Anl. 20 S. 179) gab er daher seiner abweichenden Meinung Ausdruck. Gegen die Erklärung des Handelsministers in dem besondern Falle hatte er sachlich kein Bedenken. Aber den Gedanken der Resolution hielt er für einen berechtigten und er befürchtete, daß ihre Ablehnung Mißdeutungen ausgesetzt sein könne. Man könne insbesondere daraus folgern, daß Preußen den in der Resolution niedergelegten nationalen Gedanken nicht billige und einer Erweiterung der Kompetenz des Reichs nicht freundlich gegenüberstehe. „Es bedarf keiner Auseinandersetzung, welche Wirkung es auf partikularistischen Neigungen zugewandte Bundesregierungen, nicht nur auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens üben müßte, wenn die mächtigste Bundesregierung auch nur in einem Punkte den Schein auf sich nehmen wollte, als sei sie auf diesem Gebiete minder entschlossen, als auf andern, ihre sonstige nationale Richtung einzuhalten.“ Fürst Bismarck hält es, in der Überzeugung, daß er sich in dieser Beziehung in Übereinstimmung mit dem kgl. Staatsministerium befinde, für erwünscht, daß in dem Landtage eine Kundgebung in dieser Richtung erfolge.

Eine solche hat nicht stattgefunden. Die preußische Aufsicht hat neben der Reichsaufsicht fortbestanden. Unzuträglichkeiten sind daraus nicht hervorgegangen, da beide Stellen unabhängig voneinander ihre Tätigkeit ausübten, einer der wichtigsten Tätigkeitszweige, die Wahrnehmung des Eisenbahnkonzessionswesens, auch der Zuständigkeit des Reichs nicht unterlag. Mit der fortschreitenden Durchführung des Staatsbahnsystems wurde naturgemäß die Staatsaufsicht über die Privatbahnen immer mehr eingeschränkt und bei der Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1895 war es zur Vereinfachung der Geschäfte erwünscht und sachlich unbedenklich, die besondern Aufsichtsorgane sowohl in der Provinzial- als in der Zentralinstanz ganz zu beseitigen und die Wahrnehmung der Aufsichtsrechte einer Verwaltungsstelle zu übertragen. Mißstände, wie sie dem Reichskanzler in seinem Schreiben vom 1. März 1873 vorschwebten und früher unzweifelhaft vorhanden waren, sind bei der gänzlich veränderten Sachlage nicht mehr vorgekommen.

Vierter Abschnitt.

2. Das Reichseisenbahngesetz.

Der § 5 des Gesetzes vom 27. Juni 1873 beginnt: „Bis zum Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes gelten folgende Vorschriften.“ Es ist dies ein deutlicher Hinweis darauf, daß jene Vorschriften nur vorübergehender Art sein und an ihre Stelle später ein Reichseisenbahngesetz treten sollte. Ein solches Gesetz wünschte auch der Reichstag. Bei den Verhandlungen über den Antrag Elben war wiederholt darauf hingewiesen worden, daß es eine der wichtigsten Aufgaben des neuen Amtes sein werde, den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes auszuarbeiten, und in dem Immediatbericht vom 23. Juni 1873 (S. 64) wird ebenfalls ausgesprochen, daß das Reichseisenbahnamt den „Mittelpunkt bilden werde für die Vorbereitung der künftigen Eisenbahngesetzgebung“. Das Amt trat denn auch sofort an die nötigen Vorarbeiten heran und schon im März 1874 war ein erster Entwurf fertiggestellt, der den Bundesregierungen mitgeteilt und gleichzeitig veröffentlicht wurde. Da Bayern infolge seines Reservatrechts eine Ausnahmestellung im Eisenbahnwesen gebührte, so mußte in dem Gesetz auch entschieden werden, wie weit dieses auf Bayern Anwendung zu finden habe. Der Reichskanzler hält es in dem Schreiben vom 11. Februar 1874 an das bayerische Staatsministerium (Anl. 21, S. 181) für zweckmäßig, daß hierüber vor Vorlage des Entwurfs an den Bundesrat zwischen den beiden Regierungen besonders verhandelt werde, Verhandlungen, die wohl nicht stattgefunden haben, da die Angelegenheit einen andern Verlauf nahm, als man damals erwarten konnte.¹⁾

¹⁾ Der in Anl. 21. erwähnte Schriftwechsel mit der bayerischen Regierung ist nicht bekannt geworden und es läßt sich daher nicht beurteilen, ob er für das Verständnis von Bismarcks Eisenbahnpolitik von wesentlicher Bedeutung ist. Wenn jemals der erste Plan bestanden hat, Bayern zum Verzicht auf sein Reservatrecht, oder wenigstens zu dessen Einschränkung zu bestimmen, so ist dieser Plan als mehr und mehr aussichtslos allmählich ganz aufgegeben worden.

Der Gesetzentwurf trug die Spuren seiner Entstehung an sich, er war eine flüchtige Arbeit, einzelne Abschnitte fehlten vollständig, weil man bei der Eile vorerst davon Abstand genommen hatte, sich über ihren Inhalt schlüssig zu machen. Die öffentliche Kritik war dem Entwurf nicht gerade günstig, wenn auch der gute Wille der Reichsbehörde, einmal eine Unterlage für die weitere Erörterung des Gegenstands zu schaffen, nicht verkannt wurde. Auch die Bundesregierungen brachten ihm wenig Teilnahme entgegen. Mitte Oktober 1874 waren noch nicht einmal alle Äußerungen über den Entwurf beim Reichseisenbahnamt eingegangen. Und diese Äußerungen lauteten, besonders bei den mittleren Bundesstaaten, zum Teil recht abwehrend. Dabei wurde die bisherige Tätigkeit des Reichseisenbahnamtes, z. B. von der sächsischen Regierung, nicht gerade freundlich beurteilt. Das Reichseisenbahnamt sei bestrebt, sich in den Betrieb und die Verwaltung einzumischen, es verlange Abschriften, Materialien, systematische Zusammenstellungen u. dgl. Diese Arbeiten hätten bei sehr zweifelhaftem Nutzen für das Ganze bereits mehrfach eine Vermehrung des Personals der Eisenbahnverwaltung im Rechnungs- und Schreibwesen nötig gemacht, sie beschäftigten aber auch die höheren Beamten in einer Weise und zögen sie von wichtigeren Arbeiten ab, daß nachteilige Folgen für die Interessen des Betriebes nicht ausbleiben könnten. Wie wenig derartige Vorwürfe berechtigt waren, ergibt beispielsweise der Erlaß vom 17. Mai 1874 (Anl. 22, S. 182) über Anlegung einer Beschwerdestatistik, durch die die Eisenbahnen doch gewiß nicht übermäßig belastet sind.

Auch gegen eine Änderung des bisherigen Rechtszustandes in der Richtung einer Erweiterung der Befugnisse der Reichsgewalt sprachen sich die mittelstaatlichen Regierungen aus.

Der inzwischen an die Stelle des Grafen Jhenpliz getretene preußische Handelsminister Dr. Achenbach hatte bereits im August 1874 dem Staatsministerium gegenüber Stellung zu dem Entwurf genommen, und sich für möglichste Ausdehnung einer unmittelbaren Reichsaufsicht über die deutschen Eisenbahnen erklärt, die Errichtung einer nur kontrollierenden und durch die Landesbehörden mittelbar einwirkenden Reichszentralstelle dagegen widerraten.

Dem Reichseisenbahnamt wurden vom Handelsminister auf Antrag des Vizepräsidenten des Staatsministeriums zur Förde-

rung der Vorarbeiten des Gesetzes praktische Bemerkungen, zu denen einzelne Paragraphen des Entwurfs Anlaß gaben, im Dezember 1874 zugestellt. Der Minister Camphausen hatte dabei erklärt, daß es nicht die Aufgabe des Staatsministeriums sein könne, sich mit dem Entwurfe eines Reichsgesetzes zu beschäftigen, der als ein definitiver nicht anzusehen sei, und daß man die Stellungnahme Preußens so lange auszusetzen haben werde, bis ein vom Reichskanzler zur Vorlage an den Bundesrat bestimmter Entwurf unterbreitet sein werde.

Im Reichseisenbahnamt trat inzwischen ein Personenwechsel ein. Am 29. Juni 1874 wurde an Stelle des zurückgetretenen Präsidenten Scheele der kommissarische Direktor der Eisenbahnaufsichtsabteilung des Handelsministeriums, Eisenbahndirektionspräsident Maybach in Hannover zum Präsidenten des Reichseisenbahnamts ernannt. Er hielt sich an den Reichseisenbahn-Gesetzesentwurf seines Amtsvorgängers nicht gebunden, sondern arbeitete einen neuen Entwurf aus, der im April 1875, unter dem Titel „Vorläufiger Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes“ wiederum veröffentlicht wurde. Im Art. 2 enthält er die klare und unzweideutige Bestimmung: „Die unmittelbare Aufsicht über das Eisenbahnwesen steht dem Reiche zu.“ Die kurzen Begleitbemerkungen sprechen die Absicht aus, den Entwurf lediglich als Grundlage für eine in Aussicht genommene informatorische Beratung mit Kommissarien einzelner Bundesregierungen zu betrachten. Diese Beratungen haben vom 7. bis 12. Juni 1875 unter Teilnahme von Kommissarien der Regierungen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Sachsen-Weimar, Oldenburg, Lübeck, Bremen, Hamburg, der Militärverwaltung und des Reichskanzleramts (das damals noch eine besondere Abteilung u. A. auch für die Verwaltung der reichsländischen Eisenbahnen hatte) stattgefunden.

Die für das Ergebnis der Beratungen entscheidenden Verhandlungen fanden gleich in der ersten Sitzung statt, in der über den Artikel 2 gesprochen und dabei die Frage erörtert wurde, ob die Aufsicht des Reichs eine unmittelbare, oder eine durch die Regierungen der Bundesstaaten hindurchgehende, mittelbare sein solle. Die Ansichten der Kommissarien gingen darüber auseinander, ob die Verfassung eine unmittelbare Aufsicht im Auge habe, was insbesondere von den Vertretern der Mittelstaaten bestritten wurde, ob also der Entwurf die Bedeutung einer Verfassungsänderung besitze. Einverständnis

über diese Hauptfrage wurde nicht erzielt. In den folgenden Sitzungen beschäftigte man sich mit einzelnen Bestimmungen des Entwurfs, vornehmlich unter dem Gesichtspunkte, ob sie durch Gesetz oder im Wege der Verordnung durch den Bundesrat zu erlassen seien. In der vorletzten Sitzung bezeichnete der Präsident Maybach das bisherige Resultat der Beratungen als ein im großen und ganzen negatives. Die Zahl der Bestimmungen, die als gesetzlich in Kraft gesetzt werden müßten, sei eine verhältnismäßig geringe geworden, etwa 10 bis 12, dazu kämen noch etwa 20, bei denen die gesetzliche Regelung zweckmäßig sei, das ganze Gesetz würde also auf etwa 30 Artikel zusammenschrumpfen. Das Gesetz vom 27. Juni 1873 habe sich als ungenügend erwiesen. Er bedaure, daß nicht ein Boden gefunden sei, auf dem, wenn auch nicht in der Ausdehnung, wie im Entwurf vorgesehen, aber doch in anderer Weise dem Reiche die Mittel gegeben würden, um das, was dem Reiche einmal zur Pflicht gemacht, auch vollständig erfüllen zu können.

Der Präsident Maybach hat sich am letzten Sitzungstage, dem 12. Juni, etwas weniger skeptisch geäußert. Er hat sich, vorbehaltlich der Entschliebung des Reichskanzlers, eine Umarbeitung des Gesetzesentwurfes und eine weitere Beratung vorbehalten, und daran „die Hoffnung, er könne sagen, die Überzeugung geknüpft, daß es gelingen werde, wenn auch nicht mit allen, so doch bei der Mehrheit der deutschen Regierungen einen Boden zu finden, auf dem es der Reichsregierung gelingen werde, eine Gesetzesvorlage über diese wichtige Materie auszuarbeiten, die sie vor der Nation zu vertreten imstande sei.“

An der Um- und Ausgestaltung des vorläufigen Entwurfs ist dann weiter gearbeitet worden. Andeutungen darüber finden sich in der neuen Folge der „Erinnerungen an Bismarck“, die der württembergische Minister Frhr. v. Mittnacht nach dem Tode des Reichskanzlers veröffentlicht hat¹⁾. Mit einem Briefe vom 20. November 1877 habe hiernach der Reichskanzler Herrn v. Mittnacht „einen von einer größeren Bundesregierung²⁾ ausgearbeiteten, aber nicht als Antrag

¹⁾ S. 5—9 der 5. Auflage. Berlin und Stuttgart 1905.

²⁾ Von welcher, wird nicht gesagt, aus der Kritik Bismarcks scheint aber hervorzugehen, daß es Preußen nicht gewesen ist. Schneider, Bismarcks Finanz- und Wirtschaftspolitik (1912), S. 172, bemerkt, ohne Begründung, es sei eine süddeutsche Regierung gewesen. Bei Mittnacht, a. a. O., auf den Schneider sich ausschließlich stützt, steht das nicht.

bei dem Bundesrat eingebrachten Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes“ übersandt und die „Zusammenstellung der Eindrücke“ hinzugefügt, die der Entwurf ihm, dem Reichskanzler, gemacht habe. Der Reichskanzler habe dabei erklärt, er werde sehr glücklich sein, wenn ihm diese Frage Gelegenheit verschaffe, Herrn v. Mittnacht einmal wieder in Barzin zu sehen.

Aus den Bemerkungen, die ohne Kenntnis des Entwurfs nicht voll gewürdigt werden können, ergibt sich, welch lebhaftes Interesse der Reichskanzler der Frage fortdauernd zuwandte. Mit vielen Bestimmungen war er einverstanden, gegen andere hatte er Bedenken.

Fthr. v. Mittnacht bemerkt dazu: „Die zahlreichen Ausstellungen des Reichskanzlers auch in Hauptpunkten mögen die Veranlassung gewesen sein, daß der Gegenstand meines Wissens von keiner Seite weiter verfolgt wurde.“

Auf diese Angelegenheit bezieht sich auch eine Rede Bismarcks im Reichstag am 25. Februar 1878. Einzelne Abgeordnete hatten sich abfällig über das Reichseisenbahnamt geäußert. Bismarck erwiderte darauf: „Ich hatte im Laufe des Sommers (1877) Nachricht darüber bekommen, daß unter verschiedenen der verbündeten Regierungen die Frage erörtert werde, ob es nicht an der Zeit und notwendig sei, ein Reichseisenbahngesetz vorzulegen. Ich habe auch geglaubt, daß diese Arbeiten außerhalb der preussischen Regierung so weit gefördert werden würden, daß noch im Laufe dieser Reichstagsession eine Vorlage von seiten mehrerer der größeren Bundesregierungen entweder gemeinsam oder von einer von ihnen zu erwarten sei.“ Er habe sich nun, teils um in den Einzelbestimmungen einen Maßstab für die Kritik der zu erwartenden Vorlage zu haben, teils auch, um, wenn eine solche Vorlage, die ihm aus mehreren Gründen erwünschter wäre, als eine preussische¹⁾, ausbleibe, das Vakuum auszufüllen, mit dem preussischen Handelsminister und dem Reichseisenbahnamt über gemeinsame Ausarbeitung eines Reichseisenbahngesetzes verständigt, mit der Absicht, es vorzulegen, wenn eine Vorlage einer anderen Regierung nicht komme, oder die andern Regierungen mit Preußen sich zu verständigen suchten.“ Dieser Gesetzentwurf liege jetzt dem preussischen Staatsministerium vor und solle, wenn dieses einverstanden sei, als preussischer Antrag an den Bundesrat gelangen.

¹⁾ Vgl. auch Anl. 40.

Ein solcher Antrag Preußens ist dem Bundesrat nach länger als einem Jahr, am 15. Mai 1879, zugegangen. Er betrifft die Einsetzung einer Kommission zur Aufstellung eines Entwurfs eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen¹⁾. In dem Antrage wird Bezug genommen auf die vergeblichen Versuche, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen, obgleich ein solches in dem Gesetz vom 27. Juni 1873 in Aussicht gestellt und vom Reichstag wiederholt urgirt worden sei. „Um ihrerseits der Erledigung der für die Wohlfahrt des Reichs und seiner Glieder so wichtigen Angelegenheit nach Kräften Vorschub zu leisten,“ so heißt es in Übereinstimmung mit der Rede vom 25. Februar 1878 weiter, „hat neuerdings die preußische Regierung die anliegenden Entwürfe 1. eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen, 2. eines Gesetzes über die Errichtung eines Reichseisenbahnrats, 3. eines Gesetzes über die Errichtung eines Verwaltungsgerichts für streitige Eisenbahn-Verwaltungssachen ausarbeiten lassen und vertraulich den verbündeten Regierungen mitgeteilt. Für das weitere Verfahren sollen aber nicht schriftliche Verhandlungen stattfinden, es soll vielmehr die Aufstellung eines Entwurfs einer besonderen Kommission übertragen werden, der die Entwürfe als Grundlage oder als Material für die Beratungen zu überweisen sein würden.“ Der Kommission soll freie Hand gelassen werden, wie sie die Sache weiter behandeln, ob sie noch Sachverständige vernehmen, schriftliche Gutachten einfordern will usw. Es wurde beantragt, der Bundesrat wolle die Berufung einer solchen Kommission beschließen und dieser die Gesetzentwürfe als Grundlage für ihre Beratungen überweisen.

Die Entwürfe waren, wie Bismarck gesagt hatte, die gemeinsame Arbeit von Kommissaren des preußischen Handelsministeriums und des Reichseisenbahnamts, die darüber viele Monate beraten hatten. Der erste Entwurf hatte 49, der zweite 8, der dritte 31 Artikel.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 23. Mai 1879 den preußischen Antrag dem V. Ausschuss überwiesen, der die Beratungen darüber bis jetzt nicht in Angriff genommen hat.

Weitere Versuche, ein Reichseisenbahngesetz zustande zu bringen, sind nicht gemacht worden.

¹⁾ Vgl. hierüber Poschinger. Fürst Bismarck und der Bundesrat. IV., S. 109—111.

Fünfter Abschnitt.

3. Tarifierhöhung und Tarifreform.

Das Sinken der Reinerträge der Eisenbahnen hauptsächlich infolge der bedeutenden Erhöhung ihrer Ausgaben nach der Steigerung der Preise für alle Betriebsmaterialien legte im Jahre 1872 den Gedanken nahe, durch Erhöhung der Eisenbahntarife eine Verbesserung der finanziellen Lage der Eisenbahnen herbeizuführen¹⁾. Auf einer Konferenz des Tarifverbandes in Braunschweig, am 10. Januar 1873, wurde von der unter Staatsverwaltung stehenden Bergisch-märkischen Privatbahn der Antrag gestellt, die Erhöhung der Gütertarife um 20 Proz. ins Auge zu fassen. Es wurde zunächst eine Kommission zur näheren Prüfung der Angelegenheit eingesetzt, in die auch die kgl. Eisenbahndirektion Hannover gewählt wurde. Der preußische Handelsminister hielt es nicht für zweckmäßig, daß eine Staatsbahndirektion sich an den Verhandlungen beteiligte, worauf die Eisenbahndirektion Hannover die Wahl in die Kommission ablehnte. Hierdurch verzögerte sich die Sache und erst am 25. August 1877 richteten 9 Privatbahnen an den Handelsminister eine Eingabe, in der sie die Genehmigung der Erhöhung ihrer Tarife um 20 Proz. nachsuchten. Der Handelsminister Dr. Uchenbach richtete darauf in Gemeinschaft mit dem Finanzminister unter dem 14. Oktober 1873 ein Schreiben an den Reichskanzler, in dem die finanziellen Ergebnisse der preußischen Staatsbahnen, wie sie sich im Jahre 1872 gestaltet hatten und voraussichtlich im Jahre 1873 gestalten würden, dargelegt und die Absicht ausgesprochen wurde, den bisher niedrigsten Tarif von einem Silberpfennig für den Zentner und die Meile bei den Rohprodukten der Bergwerksindustrie — die damals bei den

¹⁾ Vgl. hierüber den auf amtlichem Material beruhenden Aufsatz von Dr. Leese: Die Erhöhung des Gütertariifs der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1874. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft 1893. Heft I., S. 199 ff.

ungewöhnlich hohen Preisen eine solche Steigerung am ehesten würden ertragen können — auf einen Markpfennig zu erhöhen. Vor Einführung dieser Maßnahmen hätten die Minister es aber nicht unterlassen wollen, dem Reichskanzler hiervon Kenntnis zu geben mit dem Ersuchen, „darüber, ob nach seiner Auffassung Bedenken gegen die beabsichtigte Tarifierhöhung geltend zu machen sein möchten — im Hinblick auf Art. 45 der Reichsverfassung — geneigtest Mitteilung zu machen.“

Über die Angelegenheit hatte auch der Präsident des Reichseisenbahnnamtes am 16. November 1873 an den Reichskanzler berichtet. Der erste Eindruck, den der Plan auf diesen machte, ist in einem Schreiben vom 18. November niedergelegt, das der Geheime Legationsrat Bucher im Auftrage des Kanzlers an den Präsidenten des Reichseisenbahnnamtes richtete (Anl. 23, S. 183). Der Kanzler verhielt sich durchaus ablehnend. Von Preußen, mit seinen brillanten Finanzen, dürfe ein solcher Antrag nicht ausgehen. Die Erhöhung dürfe sich keinesfalls auf die Tarife für erste Lebensmittel erstrecken. Die Erhöhung müsse anfangen mit dem Personengeld I. und II. Klasse (von Erhöhung der Personentarife war überhaupt nicht die Rede gewesen), und allenfalls mit dem Transport entbehrlicher Waren. Als Reichskanzler verweigere er jede Mitwirkung.

Ähnlich, wenn auch nicht so schroff, ist der Standpunkt, den der Reichskanzler in seiner Antwort vom 24. November 1873 (Anl. 24, S. 184) auf das Schreiben der beiden preußischen Minister vom 14. Oktober einnimmt.

Im Hinblick auf den Art. 45 der Verfassung äußerte er auch hier lebhafteste grundsätzliche Bedenken gegen das Vorgehen. Er glaubte aber auch, daß die Preissteigerungen, mit der die Wünsche der Eisenbahnen begründet wurden, nicht von Dauer sein würden, bat, wenigstens die Ergebnisse des Jahres 1873 abzuwarten. Wenn aber die Erhöhung der Tarife nicht zu vermeiden sei, so werde sie sich keinesfalls auf die Bedürfnisse des täglichen Lebens erstrecken dürfen, auch müsse man von „immer noch sehr gut situierten“ Privatbahnen namhafte Kompensationen auf dem Gebiete des Verkehrs verlangen.

Inzwischen nahm auch der preußische Landtag zu der Frage Stellung. Der Finanzminister hatte in einer Rede vom 17. November 1873 bei Einbringung des Stats auf die Notwendigkeit der Erhöhung der Gütertarife hingewiesen. Bei den Verhandlungen über

den Etat sprachen sich verschiedene Abgeordnete zustimmend aus. Eingehend wurde darüber in der Kommission beraten, die zur Vorberatung des Gesetzentwurfs über Aufnahme einer Anleihe von 50 600 000 Talern zur Erweiterung des Staatsseisenbahnnetzes eingesetzt war. Der Bericht der Kommission befürwortete nachdrücklich eine Erhöhung der Tarife, wenn man nicht einen Stillstand des staatlichen und des Privat-Eisenbahnbaues herbeiführen wolle. Im Plenum des Hauses sprachen gleichfalls verschiedene Redner, insbesondere auch die liberalen Abgeordneten Richter und Berger für die Tariferhöhung. Im Herrenhaus erörterte man die Frage kühl. Jedenfalls konnte der Reichskanzler darüber nicht zweifelhaft sein, daß die Volksvertretung sich der Maßnahme gegenüber keineswegs feindlich verhielt.

Einstweilen ruhte die Angelegenheit bis zum März 1874. Inzwischen hatte die badische Regierung bereits am 1. November 1873 eine Erhöhung ihrer Tarife eintreten lassen, und zwischen den Verwaltungen der bayerischen, württembergischen und badischen Eisenbahnen waren Vereinbarungen wegen gleichmäßigen Vorgehens in der Tariffrage getroffen. In zwei Schreiben vom 3. und 5. März 1874 machte der Reichskanzler hiervon dem Bundesrat Mitteilung¹⁾. In dem ersteren erklärte er wiederum:

„Ich glaube mich der Zustimmung der hohen Bundesregierungen darüber versichert halten zu dürfen, daß eine allgemeine Tariferhöhung nicht durch eine vorübergehende Verminderung der Betriebsergebnisse, sondern nur durch eine dauernde und erhebliche, in Verkehrssteigerung nicht genügend Ersatz findende Erhöhung der Betriebsausgaben motiviert werden kann.“

„Demgemäß habe ich das Reichseisenbahnamt veranlaßt, die Betriebsergebnisse für 1873 und das Maß der Steigerung der einzelnen Ausgabefaktoren zu ermitteln, gleichzeitig aber wegen einer mit Einführung des Markpfennigs unvermeidlichen Reform der Tarife Erörterungen unter verfassungsmäßiger Berücksichtigung solcher Transportartikel, welche erste und unentbehrliche Lebensmittel sind, einzuleiten, und nach dem Ergebnis eine Vorlage für den Bundesrat vorzubereiten.“

¹⁾ Druckf. des Bundesrats. Session 1874. Nr. 34, 35.

An den Bundesrat wird dabei das Ersuchen gestellt: „geneigtest zu beschließen, die verbündeten hohen Regierungen einzuladen, bis zum Eingang und zur Beratung der gedachten Vorlage ihre Entscheidung über Änderungen der Eisenbahntarife auszusprechen.“

Das Reichseisenbahnamt leitete die von dem Reichskanzler angeordneten Ermittlungen in einem Schreiben vom 12. März 1874 an die sämtlichen deutschen (ausschl. der bayerischen) Eisenbahnverwaltungen ein, und stellte das Ergebnis der Untersuchung in einer Denkschrift zusammen, die der Reichskanzler (gez. In Vertretung: Delbrück) in einem Schreiben vom 5. Mai 1874¹⁾ dem Bundesrat mit dem Antrage mitteilte, darüber Beschluß zu fassen:

„Daß vom Standpunkte des Reichs aus gegen eine mäßige, im Durchschnitt den Betrag von 20 Proz. jedenfalls nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, daß gleichzeitig, oder doch sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, das in der Denkschrift empfohlene Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange.“

Der Beschluß, den der Bundesrat hierauf, auf Antrag der vereinigten Ausschüsse für Handel und Verkehr und für Eisenbahnen, Post und Telegraphen vom 3. Juni²⁾, am 11. Juni 1874³⁾ faßte, ging über diesen Vorschlag des Reichskanzlers noch hinaus. Er lautete, soweit er sich auf die Erhöhung der Tarife bezog, dahin, daß:

„1. vom Standpunkte des Reichs gegen eine mäßige, im Durchschnitt den Betrag von 20 Prozent nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, daß, sobald es die erforderlichen Vorarbeiten gestatteteten, spätestens mit dem 1. Januar 1875, das in der Denkschrift des Reichseisenbahnamts S. 41—47 empfohlene Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange,“

„2. daß interimistisch eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife unter Ausschluß der zurzeit geltenden Sätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl und Mühlenfabrikate durch einen Zuschlag von höchstens 20 Prozent herbeigeführt werden dürfe.“

¹⁾ Druckf. des Bundesrats, Nr. 60.

²⁾ a. a. O. Nr. 73.

³⁾ Protokolle des Bundesrats, Nr. 303.

Während der Reichskanzler nur unter der Voraussetzung von der Tariferhöhung etwas wissen wollte, daß einmal unbedingt die in Art. 45 der Reichsverfassung verzeichneten Gegenstände davon ausgeschlossen würden und ferner die Eisenbahnen durch Ordnung ihrer Tarife langjährigen dringenden Wünschen des Verkehrs entgegenkämen, hatte der Bundesrat diese Absichten z. T. dadurch durchkreuzt, daß er eine interimistische Tariferhöhung sogleich gestattete und nur die endgültige, dauernde Tariferhöhung von der Einführung eines einheitlichen Tariffsystems abhängig machte. — Die Bemühungen des Reichseisenbahnamts, eine Verständigung über ein solches Tariffsystem bis zu dem in dem Bundesratsbeschluß vorgesehenen Zeitpunkte herbeizuführen, schlugen fehl. Es war dies einer der Gründe, die den Präsidenten Scheele veranlaßten, seine Entlassung zu nehmen. Sein Nachfolger Maybach machte in einer Denkschrift vom 3. Dezember 1874, die der Reichskanzler mit Schreiben vom 5. desselben Monats dem Bundesrate vorlegte¹⁾, Vorschläge über die weitere Behandlung dieser Angelegenheit, wobei davon ausgegangen wurde, daß die finanzielle Lage der Eisenbahnen eine gänzliche Beseitigung des ihnen interimistisch gestatteten Frachtzuschlages nicht erlaube. Dieser Zuschlag sollte also wie bisher forterhoben werden dürfen, jedoch, außer bei den schon im Bundesratsbeschluß vom 11. Juni 1874 bezeichneten Gegenständen, auch fernerhin wegfallen für die übrigen in Art. 45 der Reichsverfassung aufgeführten Artikel, sowie für Vieh, Spiritus und Zucker, soweit nicht genügende Gründe mit Zustimmung der Reichsbehörde Ausnahmen zulässig erscheinen ließen. Die Denkschrift befürwortete außerdem die sofortige Beseitigung unstatthafter Überschreitungen des zugelassenen Frachtzuschlages und über das neu einzuführende Tariffsystem die Anstellung einer erneuten Untersuchung.

Die Ausschüsse des Bundesrats beschloßen unter dem 18. Januar 1875²⁾ im wesentlichen im Sinne der Vorschläge des Reichseisenbahnamtes. Als Zeitpunkt, bis zu dem die Zuschläge zu beseitigen seien, wurde der 1. April 1875 festgestellt, die Beseitigung wurde

¹⁾ Druckf. des Bundesrats, Session 1874. Nr. 162.

²⁾ Druckf. des Bundesrats, Session 1874/75. Nr. 7.

auch nur für Transporte in Wagenladungen und auf Entfernungen von mehr als 75 km gefordert.

Mit diesen Anträgen war der Handelsminister im wesentlichen einverstanden. Er gab dabei, indem er einige Fassungsänderungen für wünschenswert erklärte, der Voraussetzung Ausdruck, daß die Reichsbehörde bei Beseitigung der Zuschläge in wohlwollender Weise die Interessen der Eisenbahnen berücksichtigen werde.

Demgegenüber sprach sich der Finanzminister in einem Votum vom 31. Januar 1875 (Anl. 25, S. 185) für eine unbedingte Beibehaltung der bisherigen Zuschläge aus. Er hielt vor allem mit Rücksicht auf die Lage der Eisenbahnen eine Herabsetzung der Tarife durch Beseitigung der Zuschläge für höchst bedenklich.

Fürst Bismarck antwortete darauf, diesmal in seiner Eigenschaft als Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, in einem Votum vom 4. Februar 1875 (Anl. 26, S. 186).

Zimmer wieder betont er nachdrücklich seine Verpflichtung als Reichskanzler, auf Herabsetzung der Tarife im Sinne des Art. 45 der Verfassung hinzuwirken. Die Erhöhung sei den Eisenbahnen nur gestattet unter der Bedingung, daß ein den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechendes Tariffsystem eingeführt werde. Die interimistische Erhöhung sei ein Provisorium, das baldigt beseitigt werden müsse. Die Ausschüsse des Bundesrates bedeuten schon ein weiteres Entgegenkommen gegen die Eisenbahnen. Fürst Bismarck tritt also diesen und dem Handelsminister bei.

In einer, wie die Zeitungen damals meldeten, unter seinem Vorsitze abgehaltenen Staatsministerialsitzung vertrat er nachdrücklich dieselben Anschauungen, und das Staatsministerium befürwortete die Annahme der Anträge der Bundesrats-Ausschüsse mit den Änderungsvorschlägen des Handelsministers, vorbehaltlich einer Vereinbarung der Fassung zwischen ihm und dem Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamtes.

In diesem Sinne hat dann auch der Bundesrat in seiner Sitzung vom 13. Februar 1875 beschlossen.¹⁾

Dem nachdrücklichen Eintreten des Reichskanzlers war es gelungen, den wirtschaftlichen Gesichtspunkten zum Siege zu ver-

¹⁾ Vgl. hierüber auch Deese, in d. S. 72 angeführten Abhandlung S. 212 ff.

helfen, und eine große Anzahl für die Landwirtschaft und die Industrie wichtiger Artikel von dem Frachtzuschlag zu befreien.

An dem weiteren Verlauf dieser Angelegenheit hat der Reichskanzler zunächst keinen Anteil genommen. Die neue, vom Reichseisenbahnamt sorgfältig vorbereitete und gründlich durchgeführte Tarifenquete — es wurden in der Zeit vom 31. Mai bis 18. Juni 1875 46 Sachverständige der verschiedenen Interessentenkreise aus allen Teilen des Deutschen Reichs vernommen — blieb wiederum ohne unmittelbares praktisches Ergebnis. Schon in den Vorberatungen über die Feststellung der Fragebogen, die am 11. und 12. Mai unter den Mitgliedern der Enquete-Kommission stattfanden, zeigte sich eine lebhaft abneigende einzelner mittelstaatlicher Bevollmächtigter gegen eine Regelung dieser Angelegenheit durch das Reich. In dem Berichte der Enquetekommission, der am 13. Dezember 1875 festgestellt wurde, tritt die finanzielle Seite der Tarifreform stark in den Vordergrund, und es wurde schon damals hervorgehoben, daß ein Übergang des finanziellen Risikos auf das Reich die Tarifreform wesentlich erleichtern werde.

Selbst die von der Kommission festgestellten allgemein theoretischen Grundlagen eines von allen Seiten für erwünscht erklärten einheitlichen Tariffschemas und gewisser Grundsätze fanden die Zustimmung einzelner Mitglieder nur unter bestimmten Voraussetzungen. Die beiden Vertreter des Handelsstandes, Ad. Deibrück (Berlin) und Gustav Bergmann (Straßburg), gaben ihr besonderes Gutachten dahin ab, daß „die Durchführung eines ganz Deutschland umfassenden einheitlichen Tariffsystems notwendig die Herstellung eines einheitlichen, über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahnnetzes im Gefolge haben müsse.“

Das Reichseisenbahnamt äußerte sich über die Ergebnisse der Untersuchung in einer Denkschrift, die der Reichskanzler im Mai 1876 dem Bundesrat vorlegte¹⁾. Das Gutachten des Reichseisenbahnamts ging dahin, daß die von der Untersuchungskommission festgestellten Grundlagen nicht genügten, um darauf ein einheitliches Tariffsystem aufzubauen. Es wurde unter diesen Umständen die Aufstellung eines neuen, in seinen Wirkungen nicht erprobten Tariffsystems widerraten und nur die tunlichste Aufhebung der provisorischen Zuschläge empfohlen.

¹⁾ Vgl. hierüber Ulrich. Das Eisenbahntarifwesen. (1886.) S. 258 ff.

Damit war auch der vom Reich unternommene Versuch einer Tarifreform gescheitert.

Dagegen wurde die Angelegenheit nunmehr von den Eisenbahnen selbst in die Hand genommen. Der unter ihnen bestehende sog. Tarifverband beschloß in Leipzig am 6. und 7. April 1876, an alle deutschen Eisenbahnen die Aufforderung zu richten, sich an den Verhandlungen zur Herbeiführung eines einheitlichen Tarifes für das Verkehrsgebiet der deutschen Eisenbahnen zu beteiligen. In einer Generalkonferenz in Dresden am 29. und 30. Juli 1876, an der sich allerdings die preussischen Staatsbahnen und die Reichsbahnen nicht offiziell beteiligten, wurde der Entwurf eines einheitlichen Tariffsystems festgestellt. Als Vertreter des preussischen Handelsministeriums war der damalige Geheime Regierungsrat, spätere Unterstaatssekretär Wirklicher Geheimer Rat Fleck in Dresden anwesend. Er befand sich in der Lage, die Auffassung der preussischen Regierung zur Geltung zu bringen. Der Entwurf wurde dem Handelsminister am 30. September 1876 überreicht und von diesem dem Bundesrat vorgelegt. Durch Beschluß des Bundesrats vom 14. Dezember 1876 erklärte dieser sich mit den allgemeinen Grundzügen des Entwurfs einverstanden, und am 12./13. Februar 1877 trat in Berlin eine Konferenz aller deutschen Eisenbahnen unter dem Vorsitz des Handelsministers zusammen, die den Dresdener Entwurf nochmals durchberiet und endgültig feststellte. Gleichzeitig verständigte man sich auch über die organischen Einrichtungen zur Fortbildung des Gütertariifs (Generalkonferenz, ständige Tariffkommission und Ausschuß der Verkehrsinteressenten).

Der einheitliche deutsche Gütertarif, der sog. Reformtarif, ist eine seitdem bestehende Einrichtung. Sein Inhalt ist den fortschreitenden Verkehrsverhältnissen angepaßt und regelmäßig erweitert. Die deutschen Bahnen haben sich sodann über einheitliche Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck und von Tieren verständigt, und die im Jahre 1877 noch sehr verschiedenen Einheitsätze der regelmäßigen Tarife stimmen heute bei allen deutschen Eisenbahnen im wesentlichen überein. Man kann wohl sagen, es ist mit der Zeit eine äußerliche und innerliche Ordnung der Eisenbahntarife eingetreten, wie man sie in den Jahren 1875 und 1876 gewiß nicht erwarten, ja kaum für möglich halten

konnte; und wenn auch, selbstverständlich, Wünsche nach Abänderung einzelner Tarife immer noch geäußert und sicherlich niemals aufhören werden, so ist die Frage einer grundstürzenden Tarifierform doch nach und nach von der Tagesordnung verschwunden.

Einen derartigen Verlauf konnte man zunächst nicht voraussehen.

Fürst Bismarck, der, nachdem es gelungen war, die wirtschaftlich bedenklichsten Folgen der Tariferhöhung zu beseitigen, sich an den weiteren Verhandlungen über die Ordnung drei Jahre lang nicht beteiligt hatte, kam auf diese Frage zurück, unmittelbar nachdem er in dem berühmten Antrag an den Bundesrat vom 15. Dezember 1878 den gänzlichen Umschwung der Handels- und Zollpolitik des Deutschen Reichs eingeleitet hatte. Teils aus finanziellen, teils aus wirtschaftlichen Gründen spricht er sich darin mit aller Entschiedenheit für den Übergang von der Freihandels- zur Schutz-zollpolitik aus. Hierbei drängt sich von selbst der Gedanke auf, daß die Aufrechterhaltung einer Schutzpolitik mindestens erschwert, ja vielleicht verhindert würde, wenn die Möglichkeit bestände, durch die Eisenbahnfrachttaxe die wirtschaftlichen Folgen der Zölle abzuschwächen oder ganz zu beseitigen, indem die Eisenbahnen ihre Einfuhrtarife um den Betrag der Zölle ermäßigten. Eine solche Tarifpolitik läßt sich nicht verhindern, wenn unter der Herrschaft des Privatbahnsystems der Staatsgewalt konzessionsmäßig oder gesetzlich ein Einfluß auf die Bemessung der Tarife nicht zusteht, wenn die Privatbahnen insbesondere das Recht haben, Tarifiermäßigungen ganz nach ihrer Willkür und insbesondere auch in Form der Differenzialtarife einzuführen. Als einen entschiedenen Gegner dieser Tarife haben wir Bismarck bereits kennen gelernt.¹⁾ Daß sie die Aufrechterhaltung der mit dem größten Eifer eingeleiteten neuen Zollpolitik gefährden konnten, war ein neues ernstes Bedenken gegen diese Tarifgebilde.

Dieser Umstand war es wohl in erster Linie, der dem Reichskanzler den bisher nicht geäußerten ganz neuen Gedanken einer gesetzlichen Regelung der Gütertarife nahe legte. Wenn durch Gesetz die Höhe der Tarife festgelegt und die Bedingungen festgestellt würden, unter denen

¹⁾ Vgl. auch die 3. L. leidenschaftlichen Ausführungen in den beiden Reden vom 23. und 27. März 1878. Anl. 44 und 45.

Ausnahmetarife zulässig sein sollten, so war auch die Einheitlichkeit der Zollpolitik und der Eisenbahntarifpolitik gewährleistet. Daß diese Erwägungen den Reichskanzler hauptsächlich leiteten, ergeben die ersten Kundgebungen über seinen neuen Plan, auf die ich sogleich zu sprechen komme. Noch deutlicher tritt dies hervor in dem bekannten Briefe, den Fürst Bismarck, als die Verhandlungen über das Reichstarifgesetz schon im Gange waren, am 16. April 1879 an das Mitglied des bayerischen Reichsrats, Frh. v. Thüngen-Roszbach richtete. Dieser hatte sich warm dafür ausgesprochen, daß höhere Getreidezölle eingeführt werden möchten, als die den Zolltarif beratende Kommission vorgeschlagen hatte. In dem Antwortschreiben weist Fürst Bismarck auf die Schwierigkeiten einer solchen Erhöhung hin und bemerkt dann wörtlich: „Ein noch größeres Gewicht indessen, als auf den Zoll, lege ich auf die Eisenbahntarife, durch welche Einfuhrprämien gegeben werden, welche nicht selten das vier- und fünffache des 50-Pfennig-Zolls erreichen. Wenn es gelingt, diese Ungerechtigkeiten zu beseitigen, so verspreche ich mir davon eine größere Wirkung, als von der Verdoppelung oder selbst Vervielfachung der jetzt beantragten Zölle; doch in dieser Beziehung habe ich bisher keine Hoffnung, die Eisenbahnminister der größeren Bundesstaaten für die Zwecke zu gewinnen und zu übereinstimmendem Verfahren zu bewegen. Die bayerischen Bahntarife und deren Wirkung werden Ihnen und allen bayerischen Landwirten aus eigener Erfahrung fühlbar sein. Mir fehlt darauf jeder Einfluß.“

Mit seinem neuen Plan trat Bismarck amtlich in dem Antrage vom 7. Februar 1879 an den Bundesrat heran. Der Antrag wirkte allgemein wie eine Überraschung. Wußte man doch, daß die Arbeiten an dem dritten Entwurfe eines Reichseisenbahngesetzes dem Abschluß nahe waren und daß dieses Gesetz auch Tarifbestimmungen enthalten sollte; war es doch bekannt, daß der Minister Maybach die Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen mit allem Nachdruck in Angriff genommen hatte. Ferner hatte man sich — Staats- und Privatbahnen — nach mühevollen Verhandlungen über die Ordnung der Gütertarife verständigt, und es war von keiner Seite auch nur angedeutet, daß der Reichskanzler damit nicht zufrieden war. Dazu kam, daß niemand wußte, wer dem Reichskanzler

bei Ausarbeitung des Bundesratsantrags an die Hand gegangen war. Die zunächst zuständigen Behörden — Reichs-Eisenbahnamt, Reichskanzleramt, Ministerium der öffentlichen Arbeiten — hatten, wie damals ganz offen ausgesprochen wurde, nicht mitgewirkt. Man vermutete als Verfasser des Entwurfs den damaligen Generalpostmeister Dr. Stephan, auf dessen Mitwirkung die vielen, von allen Eisenbahnsachmännern als ganz unzutreffend zurückgewiesenen Vergleiche zwischen Eisenbahn und Post, sowie das ungewöhnliche Verfahren hinweisen, in dem der wesentliche Inhalt des Bundesratsantrags durch den Buchhandel veröffentlicht wurde.

Alle diese Umstände waren der weiteren geschäftlichen Behandlung des Antrags vom 7. Februar 1879 nicht förderlich. Der Reichskanzler drängte mit wahren Ungestüm auf die schleunigste Verwirklichung seines neuen Planes hin. Die Schwierigkeiten, die in dem Bundesratsantrage selbst nicht verkannt wurden, blieben unbeachtet. Über die Höhe der etwa gesetzlich festzulegenden Gütertarife wurden keine Ermittlungen angestellt, und doch würde eine starke Ermäßigung der damals geltenden Frachttarife verheerend auf die Finanzen der Staats- und Privatbahnen eingewirkt haben. Ebenfowenig wurden Untersuchungen auch nur eingeleitet über die Kosten einer Ablösung der konzessionsmäßigen Rechte der Privatbahnen.

Der schließlich an den Bundesrat gelangte Entwurf eines Gütertarifgesetzes hatte nun einen ganz anderen Inhalt, als man nach den ersten Anregungen des Reichskanzlers erwarten mußte. Er sah von einer Festlegung der Tariffätze durch Reichsgesetz ganz ab und beschränkte sich darauf, dem Bundesrate die Befugnis hierzu, eigentlich nur die Feststellung der Höchstattarife, zu erteilen, wobei den Einzelregierungen eine weitgehende Mitwirkung zustehen sollte. Der sachliche Inhalt war im wesentlichen eine Modifikation der damals ziemlich allgemein als richtig anerkannten Tarifgrundsätze, die heute zum Teil in der Eisenbahnverkehrsordnung — die die Bedeutung einer Rechtsverordnung hat — zum Teil in dem deutschen Gütertarife enthalten sind.

Wenngleich hiernach dieser Plan des Fürsten Bismarck wesentlich infolge der in der Sache selbst liegenden Schwierigkeiten gescheitert ist, so ist doch die ganze Behandlung der Angelegenheit

so bezeichnend und andrerseits wirft sie wiederum ein so eigenartiges Licht auf die die Eisenbahnpolitik des Kanzlers bekämpfenden Regierungen der deutschen Mittelstaaten, daß eine genaue Darstellung dieser in der Vergangenheit liegenden Vorgänge auch heute noch für die richtige Würdigung der Eisenbahnpolitik Bismarcks unentbehrlich ist. Die öffentliche Meinung hat sich damals merkwürdiger Weise nur wenig damit beschäftigt. Das allgemeine Interesse war durch die Verhandlungen über den neuen Zolltarif völlig in Anspruch genommen, auch war die Ansicht wohl stark vertreten, daß eine gesetzliche Feststellung der Eisenbahntarife keine Aussicht auf Verwirklichung habe. Bemerkte doch eine angesehenere Zeitung zu dem dem Bundesrate vorgelegten Gesetzentwurf boshaft, er komme ihr vor wie ein Strafgesetzbuch, das folgende Bestimmungen enthalte: § 1. Alle Verbrechen und Vergehen werden mit dem Tode bestraft. § 2. Der Bundesrat kann für einzelne Klassen von Verbrechen und Vergehen oder für einzelne Fälle niedrigere Strafe bis zu 1 M. Geldbuße festsetzen.

Die Gedanken des Kanzlers begegnen uns zum erstenmal in einem Schreiben vom 3. Januar 1879 an die Minister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach (Anl. 27, S. 188), das fast wörtlich gleichlautend ist mit einem vom 2. Januar 1879 an den bayerischen Minister v. Pfretzner gerichteten Briefe¹⁾. Darin heißt es u. a.: „Ich beabsichtige, im Reich die Frage anzuregen, ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen unabhängig von dem intendierten Reichseisenbahngesetz der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf. Wenn es in Preußen unmöglich ist, ohne Allerhöchste Ermächtigung eine Änderung von geringer Wegegeld- oder Brückenzollerhebung herbeizuführen, so steht damit die Rechtlosigkeit, in der die Bevölkerung sich gegenüber den sehr viel wichtigeren Eisenbahntarifen befindet, in einem auffälligen Widerspruch.“ Wenn darauf gehalten werde, daß die Post ihre Tarife auf Grund von Gesetzesbestimmungen regelt, so sei es schwer erklärlich, wie der sehr weit größere und wichtigere Interessentenkreis im Vergleich mit der Post, der von den Eisenbahntarifen abhängig sei, der Ausbeutung im

¹⁾ Abgedruckt auch bei Poschinger, Bismarck und der Bundestag. IV., S. 73, Anmerkung. Der Brief ist f. Z. durch die Tagespresse veröffentlicht worden.

Privatinteresse durch lokale Behörden ohne gesetzliche Kontrolle für die Dauer überlassen werden könnte. Dabei habe die Post Konkurrenz und Kontrolle durch die Privatpedition, während die Eisenbahn in bestimmten Bezirken Monopol sei und konkurrierende Eisenbahnen sich verständigen könnten. „Der Umstand, daß so große öffentliche Interessen, wie das Eisenbahntransportwesen, Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Kontrolle zur Ausbeutung im Privatinteresse überlassen sind, findet in der Geschichte des wirtschaftlichen Lebens des modernen Staats seine Analogie wohl nur in der früheren Generalpachtung finanzieller Abgaben.“ Die Generalpächter seien aber noch an gesetzliche Schranken gebunden gewesen und die Höhe ihrer Abgaben sei festgelegt, „während heute bei uns für die Eisenbahntarife die Bürgschaft gesetzlicher Regelung unseres Verkehrslebens fehlt.“ Er wolle daher prüfen lassen, ob nicht eine gesetzliche und, soweit möglich, einheitliche Regelung des deutschen Eisenbahnbetriebes möglich sei. Dann könnten insbesondere auch Ausnahmetarife nur durch Gesetz eingeführt und die bestehenden beibehalten werden. Worauf es ihm in letzterer Beziehung hauptsächlich ankommt, das ergibt ein Schreiben vom 1. Februar 1879 an die vorgenannten preussischen Minister (Anl. 28, S. 189), es sind die Tarife für ausländisches Gut, die nicht billiger sein dürfen, als die Tarife für inländisches gleichartiges Gut. Damit dies erzwungen werden könne, sei ein Reichsgesetz nötig, das Abweichungen unter Strafe stelle, eine Reichsbehörde einsetze, die diese Strafe verhängen könne und jedem Verletzten ein Klagerrecht gebe.

Am 7. Februar 1879 richtete der Kanzler dann den oben erwähnten Antrag an den Bundesrat¹⁾, in dem er die Feststellung der deutschen

¹⁾ Druckf. des Bundesrats, Nr. 27, Session 1878/79. Der wesentliche Inhalt, zum erheblichen Teil der Wortlaut dieses Antrags ist abgedruckt in der Schrift: Der einheitliche deutsche Gütertarif. Eine Fachstudie über das Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1879. Vgl. über diese ganze Angelegenheit auch Poschinger, Fürst Bismarck und der Bundesrat. IV., S. 73 bis 108, woselbst Auszüge aus den Denkschriften, Bundesratsvorlagen und Bundesratsverhandlungen abgedruckt werden, die tatsächlich richtiges Material enthalten. Daß der Generalpostmeister auch für den Verfasser des Bundesratsantrags vom 7. Februar gehalten wurde, habe ich oben gesagt. Die Behauptung, Maybach habe deswegen ein Entlassungsgesuch eingereicht, wurde in der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung in Abrede gestellt. Poschinger, a. a. O., S. 89.

Gütertarife durch ein Reichsgesetz befürwortete. Der Antrag lautet wörtlich:

„Der Unterzeichnete (Reichskanzler) ist von Sr. Majestät dem Kaiser beauftragt, bei dem Hohen Bundesrate im Namen des Präsidiums den Antrag zu stellen: Die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen beschließen, und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuß berufen zu wollen, der aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrat näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, die eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte.“

Die Begründung dieses Antrags ist wesentlich maßvoller, als die vorerwähnten Schreiben, in denen der Unmut Bismarcks über die Differentialtarife und die Mißstimmung gegen die Privatbahnen in zornigen Worten zum Ausdruck kommt. Der Antrag geht davon aus, daß die durch den Bundesratsbeschluß vom 14. Dezember 1876¹⁾ genehmigte Ordnung des Tarifwesens befriedigende Zustände nicht geschaffen habe. Die von den Eisenbahnen aufgestellten Reformtarife beziehen sich nicht auf die Frachtsätze, deren Feststellung in Form von Maximaltarifen den Landesregierungen überlassen sei. Die Eisenbahnen hätten innerhalb dieser Höchstsätze freie Bewegung, auch liege in ihrer Hand die Aufstellung von Ausnahmetarifen. Ein weiteres, als die durch die Tarifreform vereinbarte „schematische Güterklassifikation“ sei auf dem bisherigen Wege nicht erreichbar. Auch die Klassifikation selbst aber befriedige nicht alle Teile.

„Die Regulierung der Frachtpreise der Eisenbahnen als öffentlicher Verkehrswege, bei deren Benutzung die gleiche Behandlung aller nicht beeinträchtigt oder künstlich beschränkt werden darf,“ so heißt es wörtlich, „ist für die wirtschaftlichen Interessen der Nation von weittragendster Bedeutung. Die Reichsregierung wird sich der Ausübung der ihr verfassungsmäßig obliegenden Pflichten, eine den Anforderungen der nationalen Wirtschaft 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 andern Gebieten von minder umfassender Bedeutung die dem Reiche verfassungsmäßig zugewiesene Regelung bereits zu Ende geführt ist.“

¹⁾ Vgl. S. 79.

Es wird dann der Monopolcharakter der Eisenbahnen hervorgehoben. Die ihnen verliehenen staatlichen Hoheitsrechte dürften nur im Interesse des Gemeinwohls ausgeübt werden, wie das bei den übrigen Verkehrsanstalten der Fall sei. Bei Bemessung der Transportpreise dürfe daher auch die Rentabilität nicht vorherrschend in Betracht kommen. Der Staat habe außer der Verzinsung des Anlagekapitals der Bahnen „auch die aus der wirtschaftlich richtigen Ausübung des von ihm gewährten oder geübten Privilegiums hervorgehende Befruchtung des allgemeinen Verkehrs und die Zunahme des Wohlstands der Bevölkerung, sowie die damit in Zusammenhang stehende Erhöhung der staatlichen Lebenskraft der Nation in Rücksicht zu nehmen.“ Es könne hiernach kein Zweifel sein, daß die Festsetzung der Tarife nur der Staatsgewalt zugewiesen werden dürfe.

Es werden dann die Grundsätze erörtert, die für die Aufstellung der Tarife beobachtet werden müssen. Die Tarife müßten klar und für jedermann verständlich sein, die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirtschaftsgebieten sichern, die Benachteiligungen beseitigen, die zurzeit auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebs lasten, sie dürften nicht die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransports durch unwirtschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen begünstigen und die Integrität der Beamten nicht gefährden.

Diesen Anforderungen entspreche das bestehende Tariffsystem nicht. Es werden die Schädigungen geschildert, die bei willkürlicher Gewährung von Ausnahmetarifen entstehen können und tatsächlich entstanden seien. An einzelnen Beispielen soll erläutert werden, wie erheblich höher oft die Einheitsätze des Lokalverkehrs sind als die des direkten, sich über dieselbe Strecke bewegenden Verkehrs. Es wird hingewiesen auf das System der Instradierungen, die Vereinbarungen über Leitung der Transporte oft auf großen Umwegen, die Unständlichkeiten und die Kosten der Anteilsberechnungen u. dgl. Nur durch Einschränkung der Tariffreiheit der Eisenbahnen und durch reichsgesetzliche Feststellung der Tariffätze nach gleichmäßigen durch das Allgemeinwohl bestimmten Grundsätzen seien derartige Mißstände zu beseitigen.

Weiter wird ausgeführt, daß ähnliche Unzuträglichkeiten früher im Postpäckerverkehr bestanden hätten, deren Beseitigung gelungen

sei. „Die Schwierigkeiten einer zeitgemäßen Umgestaltung des Eisenbahngütertarifwesens können als denjenigen der beendeten Reform der Posttarife überlegen nicht bezeichnet werden.“ Die Begründung gibt einige Gesichtspunkte an, die dabei zu beachten seien. Insbesondere sei die Aufstellung von Einheitsätzen und die Beseitigung schädlicher Differenzialtarife zu erstreben. Eine Vereinfachung des Infradierungswesens sei auch unter rein finanziellen Gesichtspunkten für die Eisenbahnen vorteilhaft. Es wird die Errichtung von Abrechnungsstellen empfohlen. Allerdings würde die Voraussetzung derartiger Maßnahmen die Aufhebung oder Änderung der Eisenbahnkonzessionen mancher Privatbahnen sein. Eine solche, sei es mit, sei es ohne Entschädigung, werde nach der bestehenden Gesetzgebung keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bereiten. Mit aller Bestimmtheit wird dann bemerkt: „Die gesetzliche Festsetzung der Tarifmaßregeln und die dauernde Beaufsichtigung des Tarifwesens steht nach der Reichsverfassung dem Reiche zu. Nur die Ausübung der Tarifgesetzgebung durch das Reich kann dem Erfordernisse Genüge leisten, daß einheitliche Bestimmungen getroffen werden und deren einheitliche Durchführung gesichert wird. Die Zuständigkeit des Reichs, im Wege der Gesetzgebung das Tarifwesen zu regeln, kann im Hinblick auf die Verfassungsbestimmungen von Art. 4, Nr. 8, und von Art. 41—46 einem Zweifel nicht ausgesetzt sein.“

Der Antrag vom 7. Februar 1879 ging, wie bemerkt, zunächst auf Einsetzung eines besonderen, mit der Ausarbeitung eines Tarifgesetzes zu beauftragenden Ausschusses. Eine Beschlußfassung des Bundesrats, oder wenigstens seiner zuständigen Ausschüsse, hierüber dauerte dem Reichskanzler zu lange. Schon in einem Schreiben vom 15. Februar (Anl. 29, S. 190) lud er die durch den Besitz von Staatsbahnen direkt beteiligten Regierungen zu einer Besprechung ein, in der versucht werden sollte, eine freie Verständigung über die Behandlung des Antrags herbeizuführen. Die Besprechung fand in den Tagen des 7., 8., 10. und 11. März 1879 statt. Teilnehmer waren Vertreter der Reichseisenbahnverwaltung, der preussischen Staatsbahnverwaltung und der Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg. Den Vorsitz führte der älteste vortragende Rat, Stellvertreter des — damals nicht vorhandenen — Präsidenten des Reichseisenbahnamtes, Geh. Ob.-Reg.-Rat Körte.

Das Protokoll über die Verhandlungen teilte der Reichskanzler dem Bundesrat mit einem Schreiben vom 18. März mit.¹⁾

In der Konferenz wurde der Antrag vom 7. Februar sehr eingehend durchberaten und von verschiedenen Seiten die Begründung nachdrücklich bekämpft. Es wurde u. a. erklärt, daß zur Beseitigung der anerkannten Mißstände die bestehenden Einrichtungen, insbesondere die ständige Tariff Kommission und die Generalkonferenz sich als ungenügend nicht erwiesen hätten. Bei Beurteilung des gegenwärtigen Zustandes dürfe nicht außer Acht bleiben, daß die außerordentlich schwierige Reform des Gütertarifwesens im Jahre 1877 noch nicht zum Abschluß gekommen sei und überhaupt zu ihrer Vollendung eines längeren Zeitraums bedurft habe. Die Vorteile derselben würden sich mehr und mehr geltend machen. Die Darstellung der herrschenden Zustände in dem Antrag vom 7. Februar sei nicht mehr zutreffend. Die Festsetzung einheitlicher Tariffätze für alle deutschen Eisenbahnen im Wege der Reichsgesetzgebung sei kaum durchführbar, ganz gewiß nicht notwendig oder auch nur wünschenswert. Die Ausführung dieses Gedankens werde eine vollständige Umwälzung des gesamten Gütertarifwesens zur Folge haben, für eine derartige Regelung fehle es an jedem Vorgang in einem größeren Staate. Es könne niemand beurteilen, ob sich dieselbe sei es für das Publikum, sei es für die Eisenbahn als vorteilhaft bewähren werde. Eine zu große Einengung der Tarife habe größere Nachteile als Vorteile. Bei einer zu großen Stabilität der Tarife könne den wechselnden Anforderungen des wirtschaftlichen Lebens nicht genügend Rechnung getragen werden. Es läge auch kein Grund vor, die Eisenbahn in dieser Weise einzuschränken, sie erheblich schlechter zu stellen als andere Frachtführer, welche zum großen Teil die Straßen ganz umsonst hätten, während in der Eisenbahn ein sehr bedeutendes Kapital stecke, dessen Verzinsung nicht außer Erwägung bleiben könne. Eine unbedingte Voraussetzung einer solchen Regelung sei außerdem, daß die Gemeinschaft, auf welche sie Anwendung finde, ein finanzielles Ganzes bilde. Das sei in Deutschland nicht der Fall.

Von anderer Seite wurde eine Beschränkung der gesetzlichen

¹⁾ Drucksache des Bundesrats, Nr. 55.

Regelung auf den durchgehenden Verkehr für notwendig erklärt. Die Feststellung der Lokal- und der Wechseltarife müsse den Landesregierungen überlassen bleiben. Einige Vertreter verlangten, daß nicht die Tarifsätze im Gesetz festgelegt würden, sondern daß nur eine Reichszentralstelle die Befugnis zur einheitlichen Feststellung des Tarifes erhielte. Der Vertreter Bayerns, der sich mit Rücksicht auf das Eisenbahnreservatrecht seines Staates nur wenig beteiligte, hielt eine gesetzliche Feststellung für möglich. In Bayern werden die Maximalsätze für die Gütertarife und die Normalpersonenttarife unter Mitwirkung der Landesvertretung durch den Etat festgestellt.

Es wurde dann der etwa einem Tarifgesetz zu gebende Inhalt beraten, und zwar von den einzelnen Vertretern unter ausdrücklichem Vorbehalt ihres grundsätzlichen Standpunktes. Auch bei dieser Beratung wurde wiederholt empfohlen, dem Bundesrat die Befugnis zur Feststellung der Einzelheiten zu gewähren und eine gesetzliche Festlegung widerraten. Über die von den preussischen Vertretern vorgeschlagenen Einheitsätze wurde nicht verhandelt, da es an jeglicher Möglichkeit fehle, die finanziellen Wirkungen dieser Sätze zu beurteilen. Die Regelung der Postpaketttarife konnte nach der allgemeinen Auffassung als Vorbild für die Regelung der Eisenbahntarife nicht dienen. Bei der Post lägen die Verhältnisse ganz anders.

In dem Übersendungsschreiben vom 18. März 1879 entnimmt Fürst Bismarck¹⁾ aus den Vorbesprechungen die Neigung der Bundesregierungen, „den dem Präsidialantrage vom 7. Februar zugrunde liegenden Bestrebungen entgegenzukommen“. Er betont nochmals scharf, daß gesetzlicher Schutz dahin gewährt werden müsse, daß die deutschen Eisenbahnen, „ihrer Bestimmung bei der Anlage entsprechend, vorzugsweise dem deutschen Verkehr, der deutschen Produktion und dem Absatz der Erzeugnisse der letzteren förderlich werden“. Er habe den Eindruck, daß die deutschen Bahnen in dem Bestreben nach finanziellen Erträgen die volkswirtschaftlichen Interessen zurücksetzten. Er glaube nicht zu irren, wenn er annehme, daß bisher die Frachten für die Einfuhr fremder Erzeugnisse im Durchschnitt wohlfeiler seien, als die für die Ausfuhr inländischer und für

¹⁾ Ein Abdruck des Schreibens findet sich bei Poschinger, Fürst Bismarck und der Bundestag. IV., S. 90—92.

den Transport von einem Ort zum andern. Die hiermit verbundenen Nachteile lasten schwer auf unserm Wohlstand. „In der Aufgabe der verbündeten Regierungen liegt es m. E., diesen Übelständen nach Möglichkeit abzuhelpfen und durch Reformen dahin zu streben, daß deutsche Güter auf deutschen Bahnen unter allen Umständen mindestens ebenso günstig behandelt und nicht teurer gefahren werden, als fremde.“ Also auch hier wieder der Gedanke an den Zolltarif.

Die Vorlagen vom 7. Februar und 18. März kamen schon in der Sitzung vom 27. März vor das Plenum des Bundesrats, dessen Vorsitzender sofortige Abstimmung über die Anträge ohne Vorberatung durch einen Bundesratsausschuß beantragte. Das wurde abgelehnt, die Abstimmung wurde ausgesetzt. Dann wurde eine weitere Sitzung auf den 29. März anberaunt, in der Bismarck selbst den Vorsitz führte und nochmals nachdrücklich für schleunige Erledigung der Sache ohne Vorberatung durch den Ausschuß eintrat. Er wünschte für die Beratung des Tarifgesetzes einen besonderen Ausschuß, der ähnlich zusammengesetzt sei, wie der Zolltarifausschuß. Wiederum wurde die Beschlußfassung ausgesetzt, die dann erst in einer Sitzung vom 2. April erfolgte. Man einigte sich dahin, daß ein durch Sachverständige auf dem Gebiete des Tarifwesens ergänzter Bundesratsausschuß mit der Beratung des Tarifgesetzes beauftragt werde. Die nicht dem Bundesrat angehörigen Mitglieder wurden zu stellvertretenden Mitgliedern des Bundesrats ernannt. Mitglieder des Ausschusses aus dem Bundesrat waren die Vertreter der Bundesstaaten mit Eisenbahnbefiß. Der Ausschuß trat am 9. Mai 1879 zusammen und legte am 9. Juni dem Bundesrat das Ergebnis seiner Beratungen in Gestalt eines Gesetzentwurfs mit eingehender Begründung vor.

Der damals seinem wesentlichen Inhalte nach in den Zeitungen veröffentlichte¹⁾ Gesetzentwurf hatte 4 Abschnitte und 30 Paragraphen. Der erste Abschnitt (§§ 1—9) handelte von der Bildung, der zweite (§§ 10—22) von der Veröffentlichung und der Anwendung der Tarife, der dritte (§ 23) von der Einsetzung eines Reichseisenbahnrates, der vierte (§§ 24—30) enthielt die Schlußbestimmungen. Der erste Abschnitt stand,

¹⁾ Vgl. z. B. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1879. S. 574, 575, jetzt auch Poschinger, Fürst Bismarck und der Bundesrat. IV., S. 94—99, wo der ganze Entwurf abgedruckt ist.

wie oben bereits bemerkt, insofern im Widerspruch mit dem Programm des 7. Februar, als nach §§ 2—7 die Festsetzung der Tarife d. h. der Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation sowie der Normaleinheitssätze nicht durch Gesetz, sondern durch den Bundesrat erfolgen sollte. Diese Tarife und Einheitsätze sollten für alle deutschen Eisenbahnen die gleichen sein. In der Frage der Feststellung der Nebengebühren, der Zuschläge für unrichtige Anwendung der Tarife, der Bildung der Differenzialtarife und der direkten Tarife waren den Landesaufsichtsbehörden gewisse Befugnisse vorbehalten, die letzte Entscheidung traf aber auch der Bundesrat. Die sachlichen Einzelbestimmungen des Entwurfs enthielten Grundsätze des Tarifrechtes, die damals schon, mehr noch heute, allgemein als richtig und zutreffend anerkannt wurden. Neu war die Festsetzung von schweren Geld- und Gefängnis-, sowie von Disziplinarstrafen gegen Eisenbahnbedienstete, die sich Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen über Veröffentlichung und gleichmäßige Anwendung von Tarifen zu schulden kommen, oder Geld und Geschenke für Gewährung von Tarifbegünstigung annehmen oder sich versprechen ließen.

Nach § 14 sollten Ausnahmetarife, die ausländische Erzeugnisse begünstigten, am 31. Dezember 1879 außer Kraft treten, wenn ihre Beibehaltung nicht spätestens am 1. Dezember vom Bundesrat genehmigt war.

Wegen Bildung des Reichseisenbahnrats hielt man sich an die in den Einzelstaaten erprobten Bestimmungen, er sollte zusammengefaßt sein aus Vertretern der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahnen und beratende Stimme haben.

Der Gesetzentwurf wurde schon auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrats vom 6. Juni gesetzt. Die Beschlußfassung aber ausgesetzt. Diese erfolgte in der Sitzung vom 17. Juni. Über die Vorgänge dabei hat der damalige erste Bevollmächtigte Württembergs zum Bundesrat, Staatsminister Frhr. v. Mittnacht, in dem ersten Bande seiner Erinnerungen an Bismarck einiges ausgeplaudert¹⁾. Frhr. v. Mittnacht stand dem Fürsten Bismarck auch persönlich sehr nah und genoß dessen volles Vertrauen. Er erzählt: Am 17. Juni wurde im Bundesrat über den Tarifgesetzentwurf beraten. Dem ent-

¹⁾ 5. Aufl. Stuttgart 1904. S. 69—73. Vgl. auch Poichinger, a. a. O., S. 102 ff.

schiedensten Widerstand begegneten bei den Mittelstaaten die §§ 2 bis 4, in denen dem Bundesrate eingehende Rechte bei Festsetzung der Tarife gegeben wurden¹⁾. Diese Zuständigkeiten „schiene einer Minderheit zu weit zu gehen, wobei sie sich in der Verfassungsfrage darauf berief, daß nach Art. 45 der Verfassung dem Reiche nur die Kontrolle über das Tarifwesen zustehe.“ Anträge von Baden und Sachsen auf Abänderung der §§ 2 und 4 wurden von der Mehrheit abgelehnt, und diese stimmte dem ganzen Gesetzentwurfe zu. Der badische Bevollmächtigte hatte kurz vor der Schlußabstimmung erklärt, durch Aufnahme der §§ 2 und 4, die eine in die politischen und finanziellen Verhältnisse des Landes tiefeingreifende Änderung der Verfassung enthielten, würde er nun genötigt sein, gegen das Gesetz zu stimmen. Da die Minderheit mit Bayern 25, ohne Bayern 19 Stimmen — also jedenfalls mehr als 14 Stimmen²⁾ — betrug, so stellte Mittnacht den Antrag, den Ausschuß für die Verfassung um schnelle Berichterstattung darüber zu ersuchen, ob in den §§ 2 und 4 eine Änderung der Verfassung liege. Er begründete den Antrag in längerer Rede, in der er die Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs bestritt. Braunschweig und Baden traten ihm ausdrücklich bei und der Antrag wurde mit Stimmenmehrheit angenommen.

Nach Schluß der Sitzung speiste Mittnacht bei dem Reichskanzler. Dieser fragte nach dem Ergebnis der Bundesratsitzung und als Mittnacht antwortete, man habe sich nicht verständigen können, meinte er, man habe ja Zeit. Er werde den Gegenstand diesem Reichstag nicht mehr vorlegen. „Dann fügte er noch bei: Aber die Verfassungsfrage erheben Sie nicht, das wäre ein mir hingeworfener Handschuh, den ich aufheben müßte“ (so wörtlich bei Mittnacht). Erst beim Kaffee sagte Mittnacht dem Kanzler, daß er, um Zeit zu gewinnen, die Verfassungsfrage gestellt habe, die an den Verfassungsausschuß verwiesen sei. „Der Fürst sah mich“, so fährt Mittnacht fort, „einige Augenblicke wie unentschlossen an, so daß ich auf einen Zornesausbruch gefaßt

¹⁾ Also selbst diese Erweiterung der Rechte des Bundesrats, die von den Regierungsvertretern auf den März-Konferenzen nicht beanstandet war, erregte Widerspruch. Daß dieser Widerspruch erheblich stärker gewesen wäre, wenn, wie der Fürst Bismarck ja beabsichtigt hatte, auch dem Reichstage eine Mitwirkung zugestanden wäre, braucht nicht gesagt zu werden.

²⁾ Verfassungsänderungen können bekanntlich durch eine Minderheit von 14 Stimmen verhindert werden.

war, dann aber setzte er mir in ruhigem Ton auseinander, daß, wenn dem Reichskanzler ein verfassungswidriges Vorgehen vorgeworfen werde, ein Konflikt unausbleiblich sei.“ Mittnacht trat dieser Auffassung entgegen, hatte am 18. Juni eine neue Unterredung mit dem Reichskanzler, in der dieser weiter erklärte, in der Verfassungsfrage hätten die Mittelstaaten entschieden Unrecht. Am 20. Juni fand eine neue Unterredung statt, in der Bismarck schriftliche Vorschläge des Ministers Maybach vorlegte, die aber Mittnacht zu einem Ausgleich nicht für geeignet erachtete. Bismarck erklärte dabei, „er wolle uns nicht majorisieren, wolle überhaupt nur den Privatbahnen zu Leibe gehen, man habe bis Herbst Zeit, sich zu verständigen, die Verfassungsfrage aber, in der er das klare Recht für sich habe, müsse jetzt schon gegen uns entschieden werden.“ Mittnacht machte den Vorschlag dieser Entscheidung jetzt dadurch vorzubeugen, daß der Verfassungsausschuß von dem ihm erteilten Auftrag entbunden werde. Damit erklärte sich der Reichskanzler für einverstanden. Er war der Meinung, daß auch auf Bayern das Tarifgesetz Anwendung finden müsse.

Nach weiteren Verhandlungen mit dem Minister Maybach legte Mittnacht am 21. Juni dem sächsischen und dem badischen Bevollmächtigten zwei Anträge vor, einen materiellen — über den diese sich nicht äußern konnten — und einen formellen, mit dem sie einverstanden waren. In der Bundesrats Sitzung, die am 21. Juni um 2 Uhr stattfand, brachten Sachsen, Württemberg und Baden den Antrag ein, „unter vorläufiger Entbindung des Verfassungsausschusses von dem ihm erteilten Auftrag, den Gegenstand behufs Detailberatung über ein einheitliches Tariffsystem mit den dazu gehörigen Normaleinheitsätzen an den außerordentlichen Ausschuß zurückzuverweisen.“ Gegen diesen Antrag wurde kein Widerspruch erhoben, auch nicht von Preußen. Auch Bismarck war damit zufrieden und bemerkte, der Ausschuß werde sich nicht beeilen und Zeit zu weiterem lassen. —

Der Ausschuß hat sich wirklich nicht beeilt, er ist auf den Gegenstand nicht zurückgekommen „und niemand hat ihn daran gemahnt, auch der preußische Vorsitzende nicht“.

Damit war auch dieser Gedanke aufgegeben, wenige Wochen, nachdem, wie wir oben gesehen haben, die letzten und reifsten Ent-

würde eines vollständigen Reichseisenbahngesetzes in der Registratur des Bundesrats begraben waren.

Die Versuche, im Wege der Reichsgesetzgebung die Bestimmungen der Reichsverfassung auszubauen, sind damit abgeschlossen. Mit welcher Zähigkeit Bismarck vorgegangen ist, das ergibt die vorstehende Darstellung. Der Grund für das Aufgeben dieser Pläne war in erster Linie der, daß er den Widerstand der mittelstaatlichen Regierungen nicht gewaltsam, durch Majorisierung im Bundesrat, brechen wollte. Außerdem aber kommt in Betracht, und das macht uns sein Verhalten vollends verständlich, daß der Reichskanzler inzwischen einen andern Weg gefunden zu haben glaubte, um das ersehnte Ziel einer einheitlichen Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens auf deutsch-nationalem Boden zu erreichen.

Wenn wir ihn auf diesem Wege nunmehr begleiten, müssen wir zunächst zum Jahre 1875 zurückkehren.

Sechster Abschnitt.

Der Reichseisenbahnplan.

Die informatorischen Beratungen über den vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes hatten zu keinem praktisch brauchbaren Ergebnis geführt. Ob die Verhandlungen der Tarifenquetekommission die ersehnte Ordnung der deutschen Eisenbahntarife bringen würden, war mindestens ungewiß, für Bismarcks Ungeduld zogen sie sich schon viel zu lange hin. Bei einem längeren Aufenthalt in Barzin im Frühjahr und Sommer 1875/6 beschäftigte den Reichskanzler unausgesetzt die Eisenbahnfrage. Der württembergische Minister v. Mittnacht erzählt von einem Besuch,¹⁾ den er in den Tagen vom 20. bis 22. August 1875 dem Reichskanzler gemacht habe. „Dieser habe auch die Eisenbahnfrage besprochen. Ob das Reichseisenbahngesetz bis zur nächsten Session fertig werde, ob man überhaupt darüber sich verständigen werde, wisse er nicht. Gelegentlich bemerkte er, vielleicht wäre eine Lösung auch darin zu finden, daß das Reich einen größeren Eisenbahnkomplex als Eigentum erwerben würde.“ Mittnacht erwiderte darauf, daß ein Reichseisenbahngesetz wohl zu haben sei, wenn darin die Rechte der Landesregierungen nicht zu sehr beschränkt würden. Daß ein größerer Bundesstaat sein Bahnnetz an das Reich abgeben würde, glaube er nicht. Es stände dies nicht im Einklang mit den Grundsätzen der Reichsverfassung. Von einer Enteignung könne nicht wohl die Rede sein; außerdem wäre eine solche Maßregel auch aus finanziellen und etatsrechtlichen Gründen wohl schwer durchführbar.

¹⁾ Erinnerungen an Bismarck. 5. Aufl. S. 57. 58.

Wenige Tage darauf, am 11. September, beriet der Reichskanzler mit dem Präsidenten des Reichseisenbahnamtes Maybach über die Sachlage. Das Ergebnis der Beratungen ging dahin, daß es sich zwar empfehle, einstweilen die bisherigen Wege nicht zu verlassen, die Tarifenquete zu Ende zu führen und auch die Bearbeitung eines Reichseisenbahngesetzes fortzusetzen; daß aber gleichzeitig ein anderer Weg eingeschlagen werden solle, auf den der bisherige Verlauf der Verhandlungen schon halb und halb hinwies. Eines der gewichtigsten Bedenken, das sowohl die Eisenbahnen besitzenden Staaten als auch die Privatbahnen den kanzlerischen Plänen entgegengehalten hatten, bestand darin, daß eine Ausübung der Reichsaufsicht im Sinne des vorgelegten Gesetzentwurfes eine gar nicht absehbare Tragweite für die Finanzen der Eisenbahnen haben könnte. Diesem Bedenken war eine gewisse Berechtigung nicht abzuspochen. Es ließ sich dem in der Weise begegnen, daß das Reich das finanzielle Risiko seiner Reformen auf die eigenen Schultern nahm, indem die wichtigsten deutschen Eisenbahnen, Staats- und Privatbahnen, in das Eigentum des Reichs übergingen.

Ein solcher, ganz neuer Gedanke von unermesslicher wirtschaftlicher und politischer Tragweite konnte nicht sogleich in Gesetzesparagraphen umgearbeitet werden. Er bedurfte eingehender Prüfung, vor allem aber mußte sich zunächst die öffentliche Meinung mit ihm beschäftigen und dazu war eine zwanglose und unverbindliche Besprechung durch die Presse das geeignetste Mittel. Bei einer geschäftlichen Zusammenkunft am 22. September 1875 machte mir Präsident Maybach Andeutungen über diese Verhältnisse — ich war damals Syndikus der Bremer Handelskammer — und es erschienen am 9, 13. und 14. Oktober unter der Überschrift: „Über den gegenwärtigen Stand und die Ziele der Reformgesetzgebung im Eisenbahnwesen“ in der Weserzeitung in Bremen drei fortlaufende Aufsätze, in denen die damalige Sachlage geschildert und auf den Ausweg hingewiesen wurde, die wichtigsten Bahnen für das Reich zu erwerben. Der Berliner Aktionär veröffentlichte am 23., 27., 30. Oktober und 6. November 1875 eine Reihe von Aufsätzen ähnlichen Inhalts. Damit war der Stein ins Rollen gebracht. Maybach hatte inzwischen am 4. Oktober dem Reichskanzler eine Denkschrift überreicht, die durch eine weitere vom 23. Oktober ergänzt wurde und in der er seine Gedanken näher

ausführte.¹⁾ Er befürwortete darin den Erlaß eines Gesetzes, in dem die Zuständigkeiten des Reichseisenbahnamts klargestellt würden, ferner eines Gesetzes, das den Reichskanzler zum Erwerb der deutschen Eisenbahnen ermächtigte und endlich eines Reichseisenbahngesetzes. Auch über die Art und Weise, wie der Ankauf der Bahnen erfolgen könne, wurden Vorschläge gemacht.

Inzwischen wurde die Angelegenheit weiter in der Presse, in den Parlamenten, in zwanglosen Besprechungen beim Reichskanzler erörtert.

Von besonderer Wichtigkeit war eine Kundgebung des Deutschen Handelstages, der auf Grund eines Beschlusses seines Ausschusses in einer Sitzung vom 21. bis 23. Oktober ein Rundschreiben vom 12. November 1875 an seine Mitglieder richtete.²⁾ In diesem werden die gegen ein Eisenbahngesetz hervorgetretenen Bedenken zusammengefaßt und den Organen des Reichs zur Erwägung gestellt,

„ob nicht im Falle eines Widerstreits zwischen wohl erworbenem Privateigentum oder berechtigten Finanzinteressen einzelner Bundesstaaten einerseits und den zwingenden Anforderungen der Reichswohlfaht andererseits durch Ankauf und bzw. Enteignung der in solchem Widerstreit begriffenen Eisenbahnen vonseiten des Reichs eine gedeichlichere Entwicklung des Transportwesens anzubahnen und solchergestalt eine wirksamere Förderung der wirtschaftlichen Kräfte des deutschen Volkes herbeizuführen sei“.

¹⁾ Vgl. Jungnickel, Staatsminister Maybach. S. 49 ff. Poschinger. Aktenstücke. I., S. 200. Der letztere erzählt über die Entstehung dieser Denkschrift — denn nur um diese kann es sich handeln — in seinem Werke: „Bausteine zur Bismarck-Pyramide“ (Berlin 1904), S. 227, eine Geschichte, die den Stempel der Unrichtigkeit an sich trägt. Nach der — oben erwähnten — Besprechung in Barzin habe Bismarck seinen Gast in das Schlafzimmer geleitet, wo die Angelegenheit noch weiter erörtert sei und Bismarck sich schließlich angeboten habe, die ins Auge gefaßte Denkschrift rasch zu diktieren. Auf die Erwiderung Maybachs, das möge dem Kanzler doch zuviel Mühe und Störung bereiten, habe dieser erwidert: „Ach, auf eine schlaflose Nacht mehr oder weniger kommt es mir nicht an,“ und nunmehr eine Stunde lang — also doch nur einen kleinen Teil der Nacht hindurch — die Denkschrift diktiert, was Maybach zur höchsten Verwunderung hingerissen habe. — Aus welcher Quelle Poschinger diese Erzählung geschöpft, gibt er nicht an. Die Gewährsmänner könnten doch wohl nur Bismarck oder Maybach sein. Es ist im höchsten Grade unwahrscheinlich, daß einer von ihnen den Vorgang, wenn er sich wirklich so zugetragen haben sollte, weiter verbreitet hätte. Ebenso unwahrscheinlich ist die Sache selbst nach der ganzen Persönlichkeit der beiden Staatsmänner.

²⁾ Vgl. Deutsches Handelsblatt. 1875. S. 354 ff.

Am 9. und am 24. November kam die Angelegenheit im Reichstag zur Sprache. Auf eine Anfrage des Abgeordneten v. Minnigerode, wann der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes zu erwarten sei, setzte der Präsident des Reichseisenbahnamts die Schwierigkeiten auseinander, denen er bis jetzt bei seinen Plänen begegnet sei und meinte, es käme zur Erwägung, ob nicht die Regelung dieser für die Nation so wichtigen Sache in anderer Weise zu versuchen sein werde. Ähnlich sprach er sich bei der Beratung des Etats (am 24. November) aus und gab dadurch Anlaß zu einer kurzen Besprechung im Reichstage, der der Frage durchaus nicht ablehnend gegenüberstand. Großes Aufsehen machte es, als auf einer parlamentarischen Abendgesellschaft am 11. Dezember 1875 der Reichskanzler mit Offenheit erklärte, er sei ein Anhänger und Förderer des Gedankens, sämtliche Eisenbahnen, wenn auch nur nach und nach für das Reich anzukaufen. Bei einem parlamentarischen Mittagessen am 13. Januar 1876 wurde die Angelegenheit nochmals erörtert und auch Mitteilungen darüber gemacht, was Bismarck inzwischen bereits zur Förderung der Sache getan hatte.

Auch die Eisenbahntarifenquete-Kommission hatte in ihrem Bericht vom 13. Dezember 1875¹⁾ zu der Frage Stellung genommen.

Zu dem allgemeinen Gutachten gaben einzelne Mitglieder besondere Äußerungen über ihren persönlichen Stand zur Sache ab. In einem solchen Sondergutachten sagten die Herren v. Wedell und Stumm:

„es erscheine als zwingendes Bedürfnis der Verkehrs- und allgemeinen Wirtschaftsinteressen, daß die Herstellung eines einheitlichen, über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahnetzes herbeigeführt werde“,

und ferner die Herren Ad. Delbrück und G. Bergmann:

„daß die Durchführung eines ganz Deutschland umfassenden einheitlichen Tariffsystems notwendig die Herstellung eines einheitlichen, über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahnetzes im Gefolge haben müsse“.

Erwägt man, daß von den Mitgliedern der Kommission der Berichterstatter Dr. Emden (Hamburg) gleichfalls ein aufrichtiger

¹⁾ Vgl. S. 78.

Freund des Reichs-Eisenbahngedankens war — im September 1876 hielt er auf dem Kongreß der deutschen Volkswirte in Bremen eine geradezu begeisterte Rede dafür —, so waren von den neun Mitgliedern fünf, also die Mehrheit, mit dem Gedanken des Reichskanzlers einverstanden, ein Umstand, der umso beachtenswerter erscheinen mußte, als von den übrigen Mitgliedern einer der Direktor einer Privatbahn, die drei anderen höhere Staats-Eisenbahnbeamte — darunter ein bayerischer — waren, die sich bei Abgabe einer persönlichen Ansicht gewisse Schranken auferlegen mußten.

Derartige Kundgebungen mußten den Reichskanzler ermutigen, auf dem begonnenen Wege fortzuschreiten, zumal auch König Wilhelm in dem durch Jungnickel¹⁾ weiteren Kreisen bekannt gewordenen Schreiben an den Reichskanzler vom 8. Dezember 1875 eine Ausdehnung des Staatsbahnnetzes angeregt hatte, und der Kronprinz in einem Schreiben vom 17. Dezember 1875²⁾ den Wunsch ausgesprochen hatte, „sich über diese wichtige, die Interessen und die Machterweiterung des Reichs wesentlich fördernde Frage“ zu unterrichten. Schon jetzt aber regte sich auch der partikularistische Widerstand. Gerade der Minister, den Bismarck, wie oben gezeigt, in seine Gedanken vertraulich eingeweiht hatte, der württembergische Minister v. Mittnacht, hielt es für angemessen, bei einem Festmahle zur Eröffnung der Bahn Ulm—Heidenheim am 4. Januar 1876 sich dahin zu äußern, daß Württemberg nicht daran denke, seine Eisenbahnen an das Reich zu verkaufen. Am 6. Januar sprach sich die württembergische Volkspartei in einer Versammlung in Stuttgart gleichfalls gegen einen Übergang der deutschen Bahnen auf das Reich aus.

Der erste entscheidende Schritt zur Verwirklichung seiner Pläne war ein Schreiben Bismarcks (als Ministerpräsident) an das preußische Staatsministerium vom 8. Januar 1876 (Anl. 30, S. 191). Dieses Schreiben faßt in klaren und überzeugenden Worten den Stand der Eisenbahnfrage zusammen, wobei insbesondere auf die Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens, die daraus hervorgehenden wirtschaftlichen Nachteile und die gegen das Privatbahnsystem bestehenden Bedenken hingewiesen wird. Das Schreiben ist eine Denkschrift

¹⁾ Staatsminister v. Maybach. S. 30/31.

²⁾ Anhang zu Bismarcks Gedanken und Erinnerungen. II., S. 475.

ersten Ranges und bildet die Grundlage für die neue Entwicklung der Eisenbahnpolitik.

Die bedenklichen Folgen der bisherigen preussischen Eisenbahnpolitik, so heißt es, hätten zu wirtschaftlichen und sonstigen Schädigungen geführt, die nur durch Erwerb der Eisenbahnen für den Staat wirksam beseitigt werden könnten. Es frage sich, ob der Erwerb durch Preußen oder der durch das Reich den Vorzug verdiene. Der Kanzler spricht sich in letzterem Sinne aus. Die Reichsverfassung will, „den nationalen Ideen sowie den Bedürfnissen des Verkehrs und der Landesverteidigung entsprechend, ein einheitlich geordnetes Eisenbahnsystem, die Erhebung der Eisenbahn zu einer wahrhaft nationalen Verkehrsanstalt. Der Erwerb von Privatbahnen durch Preußen werde nur den preussischen Partikulareinfluß erweitern. Der in der Hand des Reichs vereinigte Besitz der preussischen Privat- und Staatsbahnen hat als kräftiges Mittel zur Festigung des nationalen Bandes, zur Förderung der nationalen Wohlfahrt gewiß alle wahren Freunde des Reichs für sich. Im Besitze des preussischen Eisenbahnnetzes würde das Reich sich auch mit den übrigen Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz über alle wichtigen Maßnahmen leicht verständigen“. Fürst Bismarck spricht sich dann noch kurz aus über die Art und Weise, wie sich der Erwerb der preussischen Staatsbahnen etwa ausführen lasse, wünscht die Angelegenheit im Staatsministerium zur Besprechung zu bringen mit dem Antrage, daß dem demnächst zusammentretenden Landtage eine Vorlage wegen Abtretung „des gesamten Eisenbahnbesitzes Preußens einschließlich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen an das Reich“ gemacht werde.

Über die Behandlung der Frage im preussischen Staatsministerium in einer Sitzung vom 12. Februar 1876 und seine Stellung zur Sache hat sich der Finanzminister Camphausen in einem Botum vom 20. Januar 1876 (Anl. 31, S. 196) und in einer Aufsehen erregenden Rede im Abgeordnetenhaus am 27. April 1876¹⁾ offen ausgesprochen. Es war im Abgeordnetenhaus aufgefallen, daß der Gesetzentwurf vom 24. März 1876²⁾ nur vom Ministerpräsidenten und vom Handelsminister vorgezogen war. Da nun allgemein bekannt war, daß der Finanz-

¹⁾ Stenogr. Berichte S. 1067.

²⁾ S. 105.

minister nach seiner ganzen wirtschaftspolitischen Richtung dem Staatsbahngedanken keineswegs feindlich gegenüberstand, so wurde daraus gefolgert, daß der Finanzminister mit dem Inhalt der Vorlage nicht einverstanden sei. Dieser erklärte mit Bezug hierauf in jener Rede, daß der Staatsministerialbeschuß, durch den die Allerhöchste Ermächtigung der Vorlage nachgesucht sei, von sämtlichen Mitgliedern des Staatsministeriums einstimmig gefaßt sei, und daß, wenn auch sein Name nicht unter der Vorlage stehe, er dafür die volle Verantwortlichkeit übernehme. „Wenn allerdings die Vorlage“, so fährt er fort, „den Sinn hätte, daß damit eine vollständige Verurteilung des gemischten Systems im Eisenbahnwesen ausgesprochen wäre, daß man alle Privatbahnen für alle Ewigkeit der Verdammnis übergeben wollte, dann, meine Herren, hätte der Beschluß nicht einstimmig gefaßt werden können. Ich würde nicht zu denjenigen gehören, die dies befürwortet hätten und ich vermute, außer mir noch andere.“ Er meint dann, es sei an und für sich nicht befremdlich, daß Wechsel in der Auffassung über das Eisenbahnwesen stattfänden. „Dürfte ich hier prophezeien, so würde ich Ihnen sagen, daß der heutigen Stimmung auch wieder eine andere folgen wird. Es gibt in diesen Dingen nichts absolut Richtiges, man kann niemals aussprechen, das eine System ist richtig, das andere taugt nichts und umgekehrt.“ Er würde es für ein Unglück halten, wenn Preußen von Anfang an nur Staatsbahnen gebaut hätte, wir würden dann nicht den dritten Teil der Bahnen haben, die wir jetzt haben. Rühmend hebt er die Intelligenz hervor, mit der viele Privatbahnen geleitet seien. „Aber die Privatbahnen dürfen nicht bloß industrielle Erwerbsgesellschaften sein. Wären sie das, dann fort mit ihnen! Das können wir für die Eisenbahnen nicht brauchen.“ Die Privatbahnen seien vom Staate mit vielen Vorrechten ausgestattet und müßten dem Gemeinwohl dienen, dem öffentlichen Interesse. Daß der Staat dies erkenne, werde auch durch die letzte Eisenbahnvorlage bewiesen. Man könne nun fragen, ob es absolut notwendig sei, daß die Eisenbahnen, soweit sie den Partikularstaaten gehörten, auf das Reich übergingen. Da möge nun die absolute Notwendigkeit bestritten werden können. Man könne behaupten, daß, auch wenn die Sache zur Angelegenheit des Reichs gemacht würde, sich Schwierigkeiten ergeben

könnten. Andererseits lasse sich nicht das Gewicht der vom Ministerpräsidenten und vom Handelsminister dafür angeführten Gründe verkennen, die Leitung der Eisenbahnen an eine Stelle, an die höchste Stelle zu verlegen. Wenn es sich darum handle, dem Reich einen größeren Einfluß zu gewähren, da könne er nicht widerstehen, da unterstütze er die Vorschläge und da sage er, wir begehren von der preussischen Landesverwaltung nichts, als die allgemeine Ermächtigung, mit dem Reich zu verhandeln. Es werde nun Aufgabe des Reichstags und der Bundesregierungen sein, zu untersuchen, in welcher Weise dem Verlangen Folge zu geben sei. Unter allen Umständen werde der Landtag später noch bei den weiteren Entschliessungen zu hören sein, auch sei eine Prüfung der schwierigen Frage im bundesfreundlichen Sinne erwünscht; dann werde der Zustand nicht der einer Verfeindung, sondern der eines befestigten Friedens sein.

Diese Rede bildet den Schlüssel für das Verständnis des weiteren Verhaltens des Finanzministers. Mit Offenheit erklärte er sich als Gegner des reinen Staatsbahnsystems, als Anhänger des gemischten Systems. Dieses habe aber nur einen Sinn, wenn Staats- und Privatbahnen ebenbürtig nebeneinander stehen, und durch den Ankauf von Privatbahnen werde das Gleichgewicht zuungunsten der Privatbahnen verschoben. Es ist erklärlich, daß der Finanzminister diesem Ankauf widerstrebte, und wir werden sehen, daß ein solcher in größerem Umfange erst erfolgen konnte, nachdem Camphausen aus dem Ministerium ausgeschieden war. — Wenn er weiterhin auch gern dem Reiche geben will, was dem Reiche gebührt, so behält er sich doch die Bedingungen, unter denen Preußen auf seinen Eisenbahnbesitz zugunsten des Reichs verzichten soll, vor. Es handelt sich einstweilen nur um die allerersten Schritte um die Erklärung der Bereitwilligkeit zu Verhandlungen. Was weiter folgt, wird sich zeigen. Niemand, das Ministerium ebensowenig als der Landtag, haben sich damit gebunden.

Der Finanzminister ging also einstweilen Hand in Hand mit den übrigen Mitgliedern des Staatsministeriums,¹⁾ das beschloß, dem

¹⁾ Welche Kämpfe im Staatsministerium vorher stattgefunden haben, darüber hat Bismarck sich später in den Reden vom 23. und 27. März 1878 (Anl. 44, 45) sehr offen geäußert.

inzwischen — am 19. Januar — zusammengetretenen Landtage einen Gesetzentwurf betr. die Übertragung der preußischen Eisenbahnen an das Reich vorzulegen. Der Gesetzentwurf wurde mit aller Schleunigkeit im Handelsministerium ausgearbeitet und konnte, nachdem auch der König seine Zustimmung erteilt hatte, bereits am 3. März 1876 dem Staatsministerium zur Beschlußfassung zugestellt werden.

Der Handelsminister hatte es für zweckmäßig gehalten, zwei Entwürfe zur Auswahl vorzulegen und diesen zunächst nur die Motive der einzelnen Bestimmungen beigelegt, während die allgemeine Begründung wenige Tage später nachgesandt wurde. Die beiden Entwürfe unterschieden sich in zwei wesentlichen Punkten. Der Entwurf I enthielt im § 1 Nr. 1 die Bestimmung, daß die Abtretung der Eisenbahnen nebst Zubehör an das Reich erfolgen solle „gegen eine ihrem Ertragswerte entsprechende und zur Deckung des für die Herstellung oder den Erwerb derselben aufgewendeten Anlagekapitals ausreichende Vergütung“; während Entwurf II statt dessen lediglich sagte „gegen angemessene Entschädigung“. Außerdem wird im Entwurf I vorgesehen, daß „die Rechte des Staates in bezug auf die Verleihung, Übertragung, Abänderung und Entziehung von Eisenbahnkonzessionen“ auf das Deutsche Reich übergehen sollen (§ 1 Nr. 5), während Entwurf II die Ausübung dieser Rechte durch gemeinsame Organe des Reichs und des Staates vorsehen will. Beide Entwürfe enthielten die Bestimmung, daß auch die Aufsichtsrechte des Staates über das Eisenbahnwesen auf das Deutsche Reich übergehen sollten, und ordneten nur für den Fall, daß diese und die anderen im Entwurfe vorgesehenen Rechte nicht vollständig vom Reiche übernommen werden sollten, an, daß dann gemeinsame Organe des Staates und Reichs alle diese Befugnisse wahrzunehmen hätten.

Zu dem Gesetzentwurf haben der Finanzminister Camphausen in einem Votum vom 8. März und der Ministerpräsident Fürst v. Bismarck in einem solchen vom 9. März 1876 (Anl. 32 und 33, S. 199—207) Stellung genommen. Hier zeigt sich wieder eine grundsätzliche Meinungsverschiedenheit der beiden Minister. Der Ministerpräsident beanstandet die Aufnahme irgendeiner Bestimmung über die Berechnung der vom Reiche zu leistenden Entschädigung. Das sei spätere Sorge. Dabei bringt er scharf den national-deutschen Gesichtspunkt

zur Betonung, daß Preußen unter keinen Umständen sich auf Kosten Deutschlands bereichern dürfe. Jedem leisesten Verdacht, daß so etwas beabsichtigt sei, müsse vorgebeugt werden, ein solcher sei auch für die politische Stellung Preußens im Reiche nachteilig. „Sie würde der üblen Nachrede Glauben schaffen, der Preußen von seiten der Gegner des Reichs ohnehin ausgesetzt ist. Haben letztere doch bereits in der sächsischen zweiten Kammer und auch an anderen Orten besonders betont, daß Preußen bei der mangelhaften Rentabilität seiner Staatsbahnen ein Opfer durch deren kaufweise Abtretung nicht bringen, sondern ein gutes Geschäft auf Kosten des Reichs machen wolle(!)“ Dem Finanzminister umgekehrt, sind die Bestimmungen, die der Handelsminister vorschlägt, noch nicht genau genug, er äußert schon jetzt seine Bedenken gegen den geforderten Preis. Für die Übertragung des Konzessionswesens billigt der Finanzminister den Entwurf I, während der Ministerpräsident — um die Frage nicht zu verwickeln und verfassungsmäßigen Bedenken vorzubeugen — es vorzieht, diese Frage einstweilen unerörtert zu lassen.

Eine besondere Bedeutung gewinnt der Schluß des Votums des Fürsten Bismarck. Die daselbst mit hohem politischen Scharfsinn und weiser Voraussicht ausgesprochenen Gedanken hatten die Aufnahme des späterhin so viel besprochenen Schlusses der allgemeinen Begründung zur Folge, in dem das ganze Programm der Eisenbahnpolitik vorgezeichnet wird, das Preußen einhalten müsse und einhalten werde, wenn das Reich auf das Anerbieten nicht eingehen sollte. Dieser Schluß lautet:

„Würden die vorbezeichneten Bestrebungen der Regierung Preußens wegen Übertragung des preußischen Bahnbesizes auf das Reich an dem Widerspruch maßgebender Organe des Reichs scheitern, so könne es nicht zweifelhaft sein, daß alsdann Preußen selbst an die Lösung der gedachten Aufgaben mit voller Energie heranzutreten und vor allem die Erweiterung und Konsolidation seines eigenen Staatsbahnbesizes als das Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde. Den Rücksichten, welche Preußen seinen Bundesgenossen gegenüber obliegen, wäre Genüge geschehen, und nichts würde entgegenstehen, der nachteiligen Zersplitterung

des Eisenbahnwesens und dem Überwiegen der Privat-eisenbahnindustrie selbständig entgegenzuwirken. Daß durch die Erweiterung des preußischen Staatsbahnbesizes, — durch die volle Entfaltung des in dem Besiz und der Verwaltung derselben liegenden Einflusses — das Übergewicht der mit den preußischen Bahnen verknüpften Interessen über die Grenzen des preußischen Staatsgebiets hinaus sich fühlbar machen würde, wäre eine wahrscheinliche Folge der alsdann von der preußischen Eisenbahnpolitik notwendig einzuschlagenden Richtung“.

In dem Gesetzentwurf und seiner Begründung wird der Auffassung des Ministerpräsidenten beigetreten. Über die vom Reiche zu gewährende Entschädigung wurde nur eine allgemeine Bestimmung getroffen und dabei bemerkt, „daß die Absicht einer Bereicherung des einen oder anderen der vertragsschließenden Teile selbstverständlich ausgeschlossen bleiben müsse“. Über das Konzessionsrecht enthält der dem Landtage vorgelegte Entwurf nichts; ebenso sind die Bestimmungen über die gemeinsame Ausübung gewisser Rechte durch das Reich und Preußen weggelassen worden. Bei der mühsamen und verantwortlichen Arbeit wurde nunmehr ein solcher Eifer und eine derartige Energie entfaltet, daß es gelang, die Allerhöchste Ermächtigung zur Vorlage des Gesetzentwurfs schon am 24. März zu erhalten, und noch an demselben Tage wurde der Entwurf nebst Begründung dem Hause der Abgeordneten zugestellt. Er lautete:

„Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staats an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich.

§ 1. Die Staatsregierung ist ermächtigt, mit dem Deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche

1. die gesamten im Bau oder Betriebe befindlichen Staats-eisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staats-eisenbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem Deutschen Reiche übertragen werden;
2. alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Eigentum stehenden

- Eisenbahnen, sei es, daß dieselben auf Gesetz, Konzeption oder Vertrag beruhen, an das Deutsche Reich übertragen werden;
3. im gleichen Umfange alle sonstigen, dem Staate an Eisenbahnen zustehenden Anteils- und anderweiten Vermögensrechte — gegen angemessene Entschädigung an das Deutsche Reich abgetreten werden;
 4. ebenso alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen vom Deutschen Reiche gegen angemessene Vergütung übernommen werden;
 5. die Eisenbahnaufsichtsrechte des Staates auf das Deutsche Reich übergehen.

§ 2. Bezüglich der im § 1 unter 1, 3 und 4 erwähnten Vereinbarungen bleibt die Genehmigung der beiden Häuser des Landtages vorbehalten.“

Das Abgeordnetenhaus beriet über den Entwurf am 26., 27. und 29. April und 2. Mai, das Herrenhaus am 18. und 19. Mai 1876. Er wurde — unter Weglassung der in dem Entwurf vorstehend gesperrt gedruckten beiden Stellen — von dem Abgeordnetenhaus mit einer Mehrheit von 216 gegen 160, vom Herrenhaus mit einer solchen von 60 gegen 31 Stimmen angenommen.

Der Ministerpräsident beteiligte sich rege an den Verhandlungen; er nahm im Abgeordnetenhaus dreimal, im Herrenhaus einmal das Wort. Seine Reden sind in den Anlagen 34 bis 37 S. 206—223 nach den stenographischen Berichten abgedruckt.

In den Reden begegnen uns dieselben Gedanken, die wir aus den sonstigen Äußerungen des Kanzlers bereits kennen. In der ersten bestritt er auf das nachdrücklichste, daß der kurz vorher erfolgte Rücktritt des Staatsministers Delbrück mit der Vorlage irgendwie zusammenhänge. In der zweiten betont er scharf seine Verpflichtung als Reichskanzler, für die Ausführung der Verfassungsbestimmungen über das Eisenbahnwesen zu sorgen. Er schildert die Mängel des Privatbahnsystems hierauf mit denselben Worten, wie in dem Botum vom 8. Januar 1876. Solche Mängel liegen bei den nicht-preussischen Staatsbahnen nicht vor. Die Befürchtung, man wolle auch diese erwerben, sei ungerecht und übertrieben. „Sie wäre wahrscheinlich nicht laut geworden, wenn man abgewartet hätte, bis wirklich öffentlich kundbar war, was wir eigentlich wollten.“ Es liege gar

nicht die rechtliche Möglichkeit vor, den anderen Staaten wider ihren Willen ihre Staatsbahnen zu nehmen. Ebenfowenig, wie man etwa ein Reichsgesetz erlassen könne, nach dem den Einzelstaaten ihre Staatsforsten oder Bergwerke genommen würden, „scheine es ihm unmöglich, ein Reichsgesetz zu machen, nach dem es hieße, Sachsen solle seine Eisenbahnen, sein Eigentum an denselben, an das Reich abgeben“. Auch darauf kommt er zurück, daß, wenn das Reich sich ablehnend verhalte, Preußen daran gehen werde, seinen Staatsbahnbesitz zu erweitern.

Die Herrenhausrede ist im wesentlichen eine Antwort an Kleist-Resow, der vom partikularistisch preußischen Standpunkt aus den Gesetzentwurf bekämpft hatte.

Der Entwurf wurde in der vom Landtage beschlossenen Fassung vom Könige genehmigt und als Gesetz vom 4. Juni 1876 (Ges. S. S. 161) veröffentlicht.

Siebenter Abschnitt.

Das Schicksal des Gesetzes vom 4. Juni 1876.

Durch die Verhandlungen des Landtags über das Gesetz vom 4. Juni 1876 war festgestellt, daß der Eisenbahnpolitik des Reichskanzlers die Zustimmung einer überwiegenden Mehrheit der preussischen Volksvertretung zur Seite stand. Insbesondere die Mitglieder der konservativen und der nationalliberalen Partei stellten sich fast ausnahmslos auf die Seite des Reichskanzlers, das Zentrum verhielt sich kühl und abwartend, unbedingte Opposition machte die Fortschrittspartei.

Ganz anders war die Stimmung in dem größten Teil des übrigen Deutschlands.

Von den deutschen Mittelstaaten standen in Bayern, Sachsen und Württemberg sowohl die Regierungen als auch die Mehrheiten der Volksvertretung jedem Gedanken, die Macht des Reichs durch Besitz eines größeren Netzes von Eisenbahnen zu stärken, unbedingt feindlich gegenüber. Und diese ablehnende Stellung änderte sich nicht, als nach Rundgebungen der maßgebenden Presse nur von Abtretung der preussischen Eisenbahnen an das Reich, nicht etwa auch von der der übrigen deutschen Bahnen die Rede war. Der — eigentlich recht naheliegende — Gedanke scheint niemandem gekommen zu sein, daß, im Falle des Übergangs der preussischen Bahnen auf das Reich die übrigen deutschen Staaten ein ernstes Wort bei der Verwaltung und dem Betrieb der preussischen Bahnen mitzureden hatten, während weder Preußen noch das Reich in dieser Beziehung irgendwelchen Einfluß auf die Bahnen Bayerns, Württembergs und Sachsens gehabt haben würden. In Baden verhielt man sich ganz ruhig, nur Hessen machte eine Ausnahme. Der Reichsbahngedanke im Sinne des Gesetzes vom 4. Juni 1876 fand dort Zustimmung.

Von den opponierenden Staaten warteten Bayern und Sachsen nicht einmal ab, ob sich die in der Presse erörterten Gedanken auch zu einem Gesetzentwurf verdichten und was der Inhalt dieses Gesetzentwurfs sein werde.

In Bayern hatte am 25. Februar der Minister v. Pfretschner eine Anfrage des ultramontanen Abgeordneten Freitag, ob die Regierung entschlossen sei, gegen die Erwerbung der sämtlichen deutschen Eisenbahnen oder einzelner durch das Reich entschieden verneinend sich zu verhalten, und den mit Reservatrechten nicht gedeckten Bundesstaaten in ihren Bestrebungen gegen diesen neuen Versuch auf der Bahn des Unitarismus beizustehen, geantwortet, daß Bayern nicht nur in Eisenbahnsachen für seine Reservatrechte eintreten werde, sondern daß „die bayerische Regierung auch der Zentralisierung außerbayerischer Bahnen in der Hand des Reichs auf den durch die Verfassung zu Gebote stehenden Wegen entgegenarbeiten werde“.

In der zweiten Kammer des Königreichs Sachsen wurde am 3. März über zwei Eisenbahnanträge verhandelt. Der eine — von dem nationalliberalen Abgeordneten Biedermann eingebrachte — wünschte, daß die Regierung mit allen Kräften für das Zustandekommen eines Reichseisenbahngesetzes sorgen möge. Der Antrag wurde mit 53 gegen 19 Stimmen abgelehnt. Der andere Antrag der Abgeordneten Adler und Genossen ging dahin:

1. „Die Regierung möge einer Vorlage an den Bundesrat, die auf den Erwerb aller oder eines Teiles der deutschen Bahnen durch das Reich gerichtet sei, ihre Zustimmung versagen.“

2. „Falls eine solche Vorlage nicht an sie herantreten sollte, dem Reichskanzler ihr Bedenken gegen ein solches Vorgehen darlegen.“

Dieser Antrag wurde mit 66 gegen 7 Stimmen angenommen. Der Minister v. Friesen hatte sich nicht nur nachdrücklich gegen den Erwerb von Eisenbahnen durch das Reich ausgesprochen, sondern auch bei dieser Gelegenheit wiederum die ganze Tätigkeit der Reichsbehörden auf dem Eisenbahngebiete und insbesondere die Entwürfe des Reichseisenbahngesetzes einer wenig wohlwollenden Beurteilung unterzogen. — Die Haltung des Königreichs Sachsen gewann noch dadurch an Schärfe, daß gleichzeitig mit allem Nachdruck der Erwerb

der innerhalb des eigenen Gebietes belegenen Privatbahnen — insbesondere der Leipzig—Dresdener Bahn — für den Staat in Angriff genommen wurde.

In Württemberg hatte, wie wir oben gesehen haben, der Minister v. Mittnacht schon am 4. Januar 1876 in einem Trinkspruch seiner Meinung deutlich Ausdruck gegeben. In der württembergischen Abgeordnetenversammlung wurde über die Eisenbahnfrage in einer Morgen- und einer Abend Sitzung vom 30. März 1876, also zu einer Zeit verhandelt, als der preußische Gesetzentwurf vom 24. März bereits bekannt war. Der Kammer lagen zwei Anträge und eine Interpellation vor. Der eine Antrag (Schmidt und Genossen) ging dahin, die Kammer möge sich zur Beseitigung der Mißstände im deutschen Eisenbahnwesen dahin aussprechen, daß der Erlass eines Reichseisenbahngesetzes anzustreben, nicht aber der Erwerb deutscher, insbesondere aber der württembergischen Eisenbahnen durch das Reich ins Auge zu fassen sei. Ein zweiter, von dem Abgeordneten Dr. Elben, dem wir im Reichstage bereits als einem aufrichtigen Freund einer national-deutschen Eisenbahnpolitik begegnet sind, und fünf Genossen gestellter Antrag ging dahin, die Kammer wolle folgende Erklärung beschließen, „die Regierung sei zu ersuchen, auch jetzt noch für das Zustandekommen eines wirklichen Reichseisenbahngesetzes, durch das in Ausführung der Verfassungsbestimmungen die aus der Zersplitterung des Eisenbahnwesens in einem großen Teil Deutschlands entspringenden volkswirtschaftlichen Schäden beseitigt werden könnten, nach Kräften tätig zu sein; wenn dagegen der Ausgang der schwebenden Verhandlungen über die Eisenbahnreform und die Wahl lasse zwischen der Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich oder der einseitigen Hinlenkung der preußischen Eisenbahnpolitik auf Schaffung eines über die preußischen Staatsgrenzen hinausreichenden Übergewichtes des preußischen Eisenbahnsystems, sich für die Reform durch das Reich zu entscheiden“.

Der Inhalt der Interpellation von Desterlen und Genossen ging dahin: „In Erwägung, daß in politischer, finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung das Wohl Württembergs sowie die föderative Grundlage und gedeihliche Entwicklung des Reichs selbst gefährdet werde, wenn zunächst die preußischen Eisenbahnen und in der Folge auch die Bahnen des übrigen Deutschlands auf das Reich übertragen

würden," wird folgende Anfrage an den Minister der Auswärtigen Angelegenheiten gerichtet: „1. was der Kgl. Staatsregierung über die Absichten Preußens bekannt sei und welche Stellung sie dazu einnehme; 2. welches die Rechtsansicht der Regierung sei, ob die Übernahme der preußischen und anderer Bahnen auf das Reich mit einfacher Stimmenmehrheit im Bundesrat beschlossen werden könne, und ob zur Übernahme der württembergischen Bahnen die Zustimmung der württembergischen Landesvertretung erforderlich sei; 3. welches der Stand der Verhandlungen über Ausführung der Art. 41—47 der Verfassung sei und wie die Regierung über die Frage der möglichsten Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife mit Rücksicht auf die Interessen Württembergs denke.“

Die Debatten waren sehr erregt. Der Minister v. Mittnacht sprach sich zurückhaltend aus. Das Ergebnis war die Annahme des Antrags Schmidt und Genossen gegen die 6 Stimmen des Abgeordneten Elben und der fünf Mitunterzeichner seines Antrags.

Die abweichende Stellung des Großherzogtums Hessen ergibt sich zunächst aus der Antwort des Ministers auf eine am 27. Juni von dem Abgeordneten Freiherrn Nordack zu Rabenau an ihn gerichtete Anfrage über die Stellung der Regierung zu der Reichseisenbahnfrage. Der Minister lehnte eine Antwort freundlich ab, da ihm über die Sache noch nichts Näheres amtlich bekannt sei.

In der Abgeordnetenkammer brachte darauf derselbe Abgeordnete folgenden Antrag ein:¹⁾

„Die Kammer wolle beschließen, die großherzogliche Regierung aufzufordern, die auf wirksame Durchführung des Titel VII der Reichsverfassung gerichteten Bestrebungen des Reichskanzlers im Bundesrat kräftigst unterstützen zu wollen, möge die Durchführung durch Herstellung eines einheitlichen Reichseisenbahnnetzes oder durch andere Kombinationen herbeigeführt werden.“

Dieser Antrag wurde dem vierten Ausschusse der Kammer zur Vorberatung überwiesen. Der Abgeordnete Hirschhorn erstattete im August 1876 Bericht über die Vorberatung, inhaltlich dessen der Ausschluß einstimmig folgenden Beschluß gefaßt hatte:

„Die Kammer wolle anstatt des Antrags des Frhr. Nordack zu

¹⁾ Bgl. Beilage Nr. 190 zum 31. Protokoll (1876).

Rabenau beschließen, die großherzogliche Staatsregierung zu er= suchen:

1. Den Erwerb der preußischen Eisenbahnen usw. durch das Reich — nach Inhalt der preußischen Gesetzesvorlage vom 24. März 1876 — bei Vorlage dieser Proposition im Bundesrat zu unterstützen;
2. den Gedanken des Erwerbs der deutschen Eisenbahnen, resp. doch desjenigen Teiles derselben, für den sich die Reichsregierung demnächst zum Ankauf entschließen werde, bei jeder sich dar= bietenden Gelegenheit, insbesondere bei Vorlage desfalliger Anträge an den Bundesrat nach Kräften zu fördern;
3. im Falle der Annahme der demnächstigen Vorlage über Erwerb der preußischen Bahnen usw. durch das Reich, sobald sich hierzu ein günstiger Zeitpunkt treffe, mit dem Reiche wegen Abtretung sämtlicher hessischer Staatsbahnen nebst Zubehör und mit solchen zusammenhängenden Rechten, zusammenzutreten und den Ständen seinerzeit wegen Genehmigung der so anzubahnen= den Veräußerung Vorlage zu machen.“

Die Abgeordnetenversammlung beriet über diesen Antrag am 19. Oktober 1876 und nahm ihn mit großer Mehrheit an. Der Ausschuß der ersten Kammer empfahl indessen, dem Antrage der zweiten Kammer nicht beizutreten. Dem Berichterstatter, Graf Erbach=Erbach, erschien es bedenklich, daß die erste Kammer sich einer ziemlich entfernt liegenden Möglichkeit gegenüber schon damals die Hände binde, zumal die Regierung Erklärungen abgegeben habe, nach denen auch sie einer Zentralisation der deutschen Eisenbahnen in den Händen des Reichs keineswegs ablehnend gegenüberstand. Die erste Kammer schloß sich diesen Erwägungen an. Als am 30. Januar 1877 dieser abweichende Beschluß in der zweiten Kammer mitgeteilt wurde, regte der Abgeordnete Hirschhorn an, ob sich nicht wenigstens der Ankauf der hessischen Ludwigsbahn für den hessischen Staat empfehlen möchte.

Die Erörterung der Eisenbahnfrage durch die öffentliche Meinung setzte sich während der Vorverhandlungen über das Gesetz vom 4. Juni 1876 und nach dessen Erlaß weiter fort. Die Presse aller Parteien beschäftigte sich fortgesetzt mit dem Gedanken. Eine Reihe von Flug= schriften sprachen sich teils für teils gegen Reichsbahnen aus. Von

besonderer Bedeutung war die im Herbst 1875 anonym¹⁾ erschienene Schrift: „Tariferhöhung oder Reichsbahnen?“, in der der Gedanke ausgeführt wird, daß nur ein Übergang zum Reichseisenbahnsystem die Gefahr einer dauernden Erhöhung der Tarife beseitigen könne. Gegen Reichsbahnen und überhaupt mehr oder weniger gegen jede Reform des Eisenbahnwesens waren die Schriften des Abgeordneten v. Unruh: „Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich“ (zuerst im Januar und Februar 1876 in der Wochenschrift: Die Gegenwart veröffentlicht), des bekannten Politikers und langjährigen württembergischen Ministers Frhr. v. Barnbüler: „Soll das Deutsche Reich die Eisenbahnen erwerben?“ und des württembergischen Abgeordneten Moritz Mohl: „Die Frage von Reichseisenbahnen“. Im September 1876 habe ich (damals ständiger Hilfsarbeiter im Reichseisenbahnamt) die Schrift: „Zehn Jahre preußisch-deutsche Eisenbahnpolitik“ (anonym erschienen²⁾) veröffentlicht, in der die preußisch-deutsche Eisenbahnpolitik im geschichtlichen Zusammenhang dargestellt und die Gründe für und gegen den Übergang der Bahnen auf das Reich im Sinne des Gesetzes vom 4. Juni 1876 erörtert werden. Hierher gehört auch die bereits oben mitgeteilte Kundgebung des deutschen Handelstages vom 12. November 1875.³⁾

Auf dem, damals in seiner Mehrheit freihändlerischen volkswirtschaftlichen Kongreß wurde in der Tagung vom 26.—28. September 1876 in Bremen gleichfalls über die Eisenbahnfrage verhandelt und von der Mehrheit eine Reihe von Resolutionen, die sich gegen den Ankauf von Eisenbahnen durch das Reich aussprachen, abgelehnt. Der — sehr farblose — positive Beschluß sprach sich dahin aus, daß die rasche Beseitigung der Mängel des deutschen Eisenbahnwesens dringend geboten sei. Er hält aber die bisherigen Versuche, das Eisenbahnwesen gesetzlich zu regeln, nicht für derartig erschöpfend,

¹⁾ Als Verfasser ist später der damalige Eisenbahndirektor Ulrich in Straßburg bekannt geworden, der sich weiterhin durch eine Reihe von ausgezeichneten wissenschaftlichen Arbeiten einen hochgeachteten Namen gemacht hat und zurzeit nach langjähriger Verwaltung der Eisenbahndirektion Kassel im Ruhestand lebt.

²⁾ Ich habe keine Veranlassung mehr, die damals notwendige Anonymität aufrecht zu erhalten, zumal es inzwischen bekannt geworden ist, daß ich diese Schrift verfaßt habe. Daß ich sie mit Kenntnis des Präsidenten Maybach herausgegeben habe, ist selbstverständlich. Die Schrift entbehrt aber jeden amtlichen Charakters.

³⁾ S. 97.

daß eine gesetzliche Regelung überhaupt für ausgeschlossen zu erachten sei.

Alle diese Kundgebungen waren derart, daß der Reichskanzler nicht den geringsten Anlaß hatte, seine Pläne aufzugeben, im Gegenteil, er mußte annehmen, daß die Mehrheit der Bevölkerung seine Anschauungen billige, und somit ging er alsbald an die Vorbereitung der Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Schon nach der Annahme durch das Abgeordnetenhaus hatte er in einem Immediatbericht vom 9. Mai dem Kaiser seine weiteren Pläne entwickelt (Anl. 38, S. 224).

Er betont darin wiederum, das demnächst zwischen Preußen und dem Reich zu schließende Abkommen über Abtretung der preussischen Bahnen müsse so beschaffen sein, daß auf beiden Seiten die Absicht einer Bereicherung ausgeschlossen sei. Wie der Bundesrat sich zu der Frage stellen werde, sei unsicher, von den größeren Mittelstaaten sei sicherlich Widerstand zu erwarten. Ob es sich empfehle, die Sache gegen eine starke Minderheit im Bundesrat vor den Reichstag zu bringen, sei eine politische Frage, deren Entscheidung vom Kaiser abhängen werde. Auch auf eine Mehrheit im Reichstag sei mit Sicherheit nicht zu rechnen. Der Reichskanzler empfiehlt, die Vorlage, deren Einzelheiten noch auszuarbeiten seien, nicht an den damals noch tagenden Reichstag zu bringen, zumal dieser mit den Reichsjustizgesetzen vollauf zu tun habe, und also abzuwarten, wie der neu zu wählende Reichstag sich stellen werde.

Inzwischen aber müsse Preußen mit aller Kraft darangehen, sein Eisenbahnwesen durch umfassende Erweiterung des Eisenbahnbesitzes zu ordnen, und wenigstens in Norddeutschland der Staatsgewalt den nötigen Einfluß zu sichern. Wenn dann das Reich das erweiterte preussische Eisenbahnnetz annehme, so werde das Gewicht dieses Besitzes dem nationalen Interesse zugute kommen.

Über die weitere Behandlung der Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 mußte sich zunächst die preussische Regierung schlüssig machen. Der Handelsminister Dr. Achenbach nahm sich sofort mit Eifer der Sache an und setzte seine Pläne in einem Schreiben vom 29. Mai 1876 (Anl. 39, S. 225) dem Reichskanzler auseinander. Man könne entweder so verfahren, daß zwischen Preußen und dem Reich die erforderlichen Verträge abgeschlossen und dann dem Reichstage

vorgelegt würden, oder aber sich, ähnlich wie es in Preußen geschehen sei, darauf beschränken, eine Ermächtigung des Reichstags zum Abschluß der Verträge einzuholen, und dann selbstverständlich die Genehmigung der mit Preußen abgeschlossenen Verträge erbitten. Der Minister glaubt, daß der letztere Weg schneller zum Ziele führe, insbesondere dann, wenn gleichzeitig der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes vorgelegt werde, was der Minister auch empfiehlt.

In seiner Antwort vom 22. Juni 1876 hält der Reichskanzler (Anl. 40, S. 227) den Vorschlag des Handelsministers nicht für ausführbar, die Vorlage eines Reichseisenbahngesetzes aber nach Lage der Sache nicht für opportun. Den Regierungen, die neuerdings den Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes in den Vordergrund gestellt hätten,¹⁾ müßte überlassen bleiben, nun ihrerseits den ins Auge gefaßten Inhalt eines solchen zu bezeichnen und von ihrem verfassungsmäßigen Rechte zur Initiative durch Vorlage eines Entwurfs Gebrauch zu machen. Fürst Bismarck empfiehlt den erstern Weg, Verständigung innerhalb der preußischen Regierung über den Wert des abzutretenden Objekts und zu diesem Zwecke Einleitung kommissarischer Verhandlungen mit dem Finanzminister. Wie in seinem Bericht an den Kaiser, betont er auch jetzt wieder, daß bei der Ausführung der nationalen Tendenz des Gesetzes und dem nationalen Beruf Preußens mit der irgend zulässigen Liberalität Rechnung getragen werde. Endlich aber befürwortet er dringend den Abschluß von Kaufverträgen mit preußischen Privatbahnen, zur Konsolidierung des preußischen Staatsbahnnetzes, so daß mindestens im Preußen „das Eisenbahnwesen durchgreifend geordnet werde, wenn solches beim Reiche auf Schwierigkeiten stoßen sollte.“

Der Handelsminister schloß sich der Auffassung des Reichskanzlers an und richtete am 15. Juli 1876 ein ausführliches Schreiben an den Finanzminister, das den Anfang eines langen, sich über ein und ein halbes Jahr hinziehenden Schriftwechsels bildet, in den der Reichskanzler zuweilen eingreift. Eine Verständigung über die Hauptpunkte wurde zwischen den beiden Ressortministern nicht erreicht, ungeachtet aller Bemühungen des Handelsministers, die Sache zu beschleunigen und den immer neuen Vorschlägen des Finanzministers über die

¹⁾ Vgl. S. 70.

Behandlung einzelner Fragen Rechnung zu tragen. Erst nach dem Abgang des Ministers Camphausen und dem bald darauf folgenden Rücktritt des Ministers Achenbach wurde eine Verständigung der beiden Ressortminister erreicht.

Die Verhandlungen, deren Einzelheiten heute schon deswegen ohne Interesse sind, weil ihre tatsächlichen Unterlagen, insbesondere die finanziellen Erörterungen, veraltet sind, verliefen folgendermaßen:

Der Handelsminister hatte gleichzeitig mit dem vorerwähnten Schreiben vom 15. Juli 1876 selbständig angeordnet, daß eine genaue Übersicht über die Vertragsobjekte angefertigt und das Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen ermittelt werde. Dem Finanzminister wurden in dem Schreiben vom 15. Juli Vorschläge über die Berechnung der Rentabilität der im Bau und im Betriebe befindlichen Eisenbahnen und über die Ermittlung des Werts der übrigen in Frage kommenden Gegenstände gemacht. Über diese Vorschläge wurde hin und hergeschrieben, ohne daß es gelang, zwischen den beiden zunächst beteiligten Ressorts ein Einverständnis herbeizuführen.

Der Reichskanzler, dem die Sache zu lange dauerte, erinnerte den Handelsminister in einem Schreiben vom 27. Januar 1877 (Anl. 41, S. 229). Der Handelsminister teilt am 8. Februar 1877 den Stand der Sache mit und gibt dabei, in Erwiderung auf den letzten Teil des Schreibens vom 12. Juni, eine Übersicht über die Eisenbahnen, deren Erwerb für den preußischen Staat einstweilen in Aussicht genommen war — es waren die Berlin—Stettiner Eisenbahn und die Linien Oberhausen—Arnheim und Deutz—Gießen der Köln—Mindener Eisenbahn—. Auch bei dem in Aussicht genommenen Erwerb dieser Bahnen hatte der Finanzminister durch allerlei Bedenken die Verhandlungen in die Länge gezogen. Der Reichskanzler übersandte Abschrift des Schreibens vom 8. Februar mit Schreiben vom 17. desselben Monats (Anl. 42, S. 230) an den Finanzminister mit der Bitte, Stellung zu den Vorschlägen des Handelsministers zu nehmen, damit er, der Reichskanzler, eine im Reichstag zu erwartende Anfrage beantworten könne. Mit einem Schreiben vom 12. März 1877 (Anl. 43, S. 231) brachte er die Sache an das Staatsministerium.

Am 14. März 1877 ließ der Handelsminister dem Finanzminister die Übersichten über die Vertragsobjekte und eine Nachweisung des Anlagekapitals der Staatseisenbahnen zugehen. Hierüber fanden kom-

missarische Beratungen zwischen den beiden Ressorts statt. Über einige Nebenpunkte verständigte man sich, über den Hauptpunkt, die Grundzüge über Bemessung der Höhe der vom Reich an Preußen zu gewährenden Rente, waren die Ansichten verschieden, indem der Finanzminister eine bedeutende höhere Rente forderte, als der Handelsminister für angemessen hielt. Am 26. März verwarf der Finanzminister die Vorschläge der Kommission. Er verlangte nunmehr als Grundlage der Verständigung eine Ergänzung der Feststellung des Anlagekapitals der preußischen Staatsbahnen, zu dem er auch die Aufwendungen aus Betriebsfonds für die Bahnen gerechnet wissen wollte. Am 31. März erklärte sich der Handelsminister auch mit diesem Vorschlage einverstanden, befürwortete jedoch wiederholt die Bemessung der Rente nach den bei den kommissarischen Verhandlungen geltend gemachten Gesichtspunkten.

Erst am 11. Juni 1877 beantwortete der Finanzminister das letztgedachte Schreiben, und zwar wieder ablehnend. Am 22. Juli teilt der Handelsminister dem Finanzminister eine neue Berechnung des Anlagekapitals der Staatsbahnen mit und bittet, nunmehr selbst Vorschläge zu machen, in welcher Weise die künftige Ertragsfähigkeit der Bahnen veranschlagt werden solle. Am 25. September 1877 gibt der Finanzminister seine Vorschläge kund, die aber, wie der Handelsminister am 29. Oktober antwortete, weder mit den Motiven des Gesetzes vom 4. Juni 1876, noch mit den vom Reichskanzler am 12. Juni entwickelten Grundlagen in Übereinstimmung standen. Zur Beschleunigung der Sache wollte der Handelsminister gleichwohl diesen Vorschlag als Unterlage für die weitere Beratung gelten lassen. Er hielt jedoch eine Herabsetzung der vom Finanzminister vorgeschlagenen Rente für geboten und zumal auch aus dem Grunde, weil ein Betrag für die Gefahrprämie abgesetzt werden müsse, da Preußen an Stelle der bisherigen unsicheren und schwankenden Erträge eine feste Reichsrente beziehen werde. Den weiteren Vorschlägen über die geschäftliche Behandlung der Sache stimmte wieder der Finanzminister nicht bei. Er gab dem Handelsminister nochmals anheim, seinerseits einen positiven, im einzelnen sowie im Abschluß ziffernmäßig übersichtlichen Vorschlag über die für die Abtretung der Staatsbahnen zu fordernde Entschädigung zu machen.

Unter Wahrung seines — abweichenden — grundsätzlichen Standpunktes erklärte sich der Handelsminister bereit, auch diesen Weg zu

betreten. Um aber seine Forderung genau begründen zu können, bedurfte er noch tatsächlicher Materialien, die nur der Finanzminister beschaffen konnte. Um ihre Beschaffung bewegen sich die weiteren Schreiben der beiden Minister.

Eine Verhandlung im Reichstage, im Februar 1878, hatte zur Folge, daß der Finanzminister Camphausen am 27. Februar seine Entlassung einreichte und am 23. März erhielt. Mit seinem Nachfolger, dem Finanzminister Sobrecht, verständigte sich der Handelsminister in kürzester Frist, und es wurde — allerdings erst nach Abgang auch des Handelsministers Achenbach — in einem gemeinsamen Schreiben beider Minister vom 24. April 1878 dem Reichskanzler eine Denkschrift betr. die für die Übertragung des Eigentums und sonstiger Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich zu gewährende Entschädigung überreicht. Diese wurde mit einem Schreiben vom 14. August 1878 den zuständigen Reichsbehörden (Reichskanzleramt und Reichseisenbahnamt) zur Äußerung vorgelegt.

Inzwischen aber hatte Bismarck die Geduld längst verloren. Darauf deutet auch eine Erklärung hin, die er am 25. Februar 1878 auf eine Anfrage des Abg. Richter darüber abgab, ob das Reichseisenbahnprojekt definitiv aufgegeben sei. Fürst Bismarck erwiderte, er vermöge diese Erklärung mit Bestimmtheit nicht zu geben, „indem ihm bisher diejenigen Ergebnisse der Ermittlungen und Entschlüsse der preußischen Ressorts, die als Vorbedingung nötig seien, um sich ein Urteil darüber zu bilden, nicht vorlägen“.

Fürst Bismarck mochte sich inzwischen überzeugt haben, daß die Hindernisse, die dem Erwerb der preußischen Eisenbahnen durch das Reich entgegenstanden, von ihm unterschätzt seien. Schon der erste Schritt, eine finanzielle, beiden Teilen gerecht werdende Grundlage für das weitere Vorgehen zu finden, begegnete großen Schwierigkeiten. Dazu kam der Widerstand der großen Bundesregierungen, der sich nicht abschwächte. Und ob der Reichstag zu haben sei für die gewaltigen Pläne, das war mindestens zweifelhaft. Alle diese Umstände mögen den Kanzler bestimmt haben, nunmehr zur Ordnung des deutschen Eisenbahnwesens das zu tun, was er bei Vorlage des Gesekentwurfs vom 24. März 1876 in Aussicht gestellt hatte, die Kräftigung des preußischen Eisenbahnbesizes als nächstes Ziel ins Auge zu fassen.

Rücktritt der Minister Camphausen und Dr. Achenbach.

Der Rücktritt des Ministers Camphausen erfolgte wegen Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem Reichskanzler in Fragen der Reichsfinanzpolitik, insbesondere des Tabaksmonopols. Die Schilderung der Verhandlungen über die Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 läßt vermuten, daß noch andere Meinungsverschiedenheiten bei der Verabschiedung des Finanzministers mitgewirkt haben. Camphausen hatte sich als Gegner der reinen Staatsbahnpolitik erklärt, eine Beseitigung der Privatbahnen entsprach nicht seinen eisenbahnpolitischen Anschauungen. Die Reichsbahnpolitik hatte er nur widerstrebend mitgemacht, nachdem er sich überzeugt hatte, daß ein Widerstand dagegen nutzlos sei. Dann aber hatte er mindestens nichts getan, um die Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 zu erleichtern. Das wiederholte Eingreifen Bismarcks in die Verhandlungen zwischen den beiden Ressortchefs zeigt, wie dieser sich ärgert über den passiven Widerstand Camphausens und in der Rede vom 23. März 1878 (Anl. 44) kommt dieser Ärger sehr deutlich zum Ausdruck. — Dem Handelsminister Dr. Achenbach, der mit der Staatsbahnpolitik und der Reichsbahnpolitik des Fürsten Bismarck einverstanden war, fehlte es an der nötigen Tatkraft, den Widerstand des Finanzministers zu brechen, auch bewies er wenig Geschick bei Einleitung der ersten Verhandlungen über den Ankauf von Privatbahnen und Fürst Bismarck mochte wohl eingesehen haben, daß er nicht der richtige Mann sei, um mit dem erforderlichen Nachdruck gegen die großen, mächtigen Privatbahnen und ihren Anhang vorzugehen. Ob es seine aufrichtige Meinung war, daß es anders werden würde, wenn er den Handelsminister von einem Teil seiner Geschäfte entlaste, ihn auf die Bearbeitung der Eisenbahnangelegenheiten beschränke, läßt sich wohl kaum mit Sicherheit feststellen.

Bevor ein neuer Finanzminister ernannt war, ging nämlich auf Grund einer Allerhöchsten unter dem 20. März 1878 erteilten Ermächtigung dem Abgeordnetenhaus der Entwurf eines Gesetzes, betr. die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für das Jahr vom 1. April 1878/79 zu, in dem unter anderem die Mittel zur Errichtung eines besonderen Eisenbahnministeriums gefordert wurden. In den Motiven wurde ausgeführt, daß die Leitung des Handelsministeriums in seinem damaligen Geschäftsumfange die Kräfte eines Mannes

auf die Dauer übersteige. Insbesondere habe die Eisenbahnverwaltung, sowohl in Ansehung des äußeren Umfangs der Geschäfte, als auch der Bedeutung ihrer legislatorischen und sonstigen Aufgaben, einen Aufschwung erfahren, und auch ferner noch zu erwarten, der die beiden die Eisenbahnsachen bearbeitenden Ministerialabteilungen mehreren der übrigen Ministerien mindestens gleichstelle, und es rechtfertige, aus ihnen ein selbständiges Ministerium zu bilden.

Die Vorlage wurde am 23. und 27. März 1878 in erster und zweiter Lesung im Abgeordnetenhaufe beraten. Fürst Bismarck nahm an den Beratungen teil und sprach sich über seine Stellung in der Eisenbahnfrage in zwei bemerkenswerten, leidenschaftlichen Reden aus, deren auf das Eisenbahnwesen bezügliche Teile in den Anlagen 44 und 45 (S. 232—245) abgedruckt sind.

Es ist bezeichnend, mit welcher Offenheit und Schärfe der Reichskanzler die Verzögerungspolitik seiner beiden Ministerkollegen beurteilte. Er verlangte vom Abgeordnetenhaufe mit aller Entschiedenheit die sofortige Bewilligung der Mittel, die ihn instandsetzten, mit Hilfe eines Eisenbahnministers eine wirksame Eisenbahnpolitik zu treiben. Nebenbei verurteilte er auf das schärfste die Tarifpolitik des Handelsministers. Daß dieser die Konsequenzen zog und alsbald sein Entlassungsgesuch einreichte, mußte erwartet werden. An seine Stelle trat am 1. April 1878 der damalige Unterstaatssekretär im Handelsministerium, *Maybach*, der mehrjährige Mitarbeiter Bismarcks in allen Reichseisenbahnangelegenheiten.

Aber auch Fürst Bismarck erlitt eine Niederlage. Der auf Errichtung eines besonderen Eisenbahnministeriums bezügliche Teil des Gesetzesentwurfs wurde abgelehnt. Der Reichskanzler erreichte seinen Zweck indes bald auf anderem Wege. Durch Allerhöchsten Erlaß vom 7. August 1878 wurde ein besonderes Ministerium für Handel und Gewerbe geschaffen, dessen Leitung Fürst Bismarck selbst einstweilen übernahm. Der Landtag brauchte dazu nicht mitzuwirken, weil der Handelsminister zunächst kein Gehalt bezog. Das frühere Handelsministerium blieb also ein Ministerium der öffentlichen Arbeiten, von dem durch Allerhöchsten Erlaß vom 17. Februar 1890 auch die Bergabteilung abgetrennt worden ist.

Achter Abschnitt.

Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preußen.

Die preußische Eisenbahnpolitik ist in den ersten Jahrzehnten nach Einführung der Eisenbahnen eine schwankende gewesen. Dem Gedanken, den Staat zum Träger der Eisenbahnpolitik zu machen, begegnen wir schon in den ersten Jahren des Eisenbahnzeitalters. Seine Verwirklichung mußte daran scheitern, daß nach der Kabinettsordre vom 17. Januar 1820 über die Regelung des Schuldenwesens Staatsanleihen nur „mit Zustimmung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen Versammlung“ aufgenommen werden durften. Ohne Anleihen konnte der Staat keine Eisenbahnen bauen und von Berufung einer reichsständischen Versammlung, d. h. einer Volksvertretung und damit der Einführung einer Verfassung war unter der Regierung Friedrich Wilhelms III. keine Rede mehr. Der Bau der Eisenbahnen wurde also der Privatindustrie überlassen und der Staat beschränkte sich darauf, in dem mustergültigen Gesetz vom 3. November 1838 die dem Staate gegenüber den Privatbahnen zustehenden Rechte festzusetzen. Im Jahre 1842 entschloß sich der Staat, die Privatbahnen durch Gewährung von Zinsbürgschaften zu unterstützen. Daß im Jahre 1847 der Bau der Ostbahn durch den Staat daran scheiterte, daß nach der Auffassung der Mehrheit des Vereinigten Landtages auch damals die verfassungsmäßige Bedingung für Aufnahme einer Anleihe nicht vorlagen, haben wir oben gesehen.¹⁾ Erst mit Einführung der Verfassung war diese Bedingung erfüllt und gleichzeitig war an die Spitze des Handelsministeriums mit dem Minister von der Heydt ein entschiedener Anhänger des Staatsbahnsystems getreten. Er war es, der die ersten Staatsbahnen in Preußen baute und zwei große Privatunternehmungen in Staatsverwaltung nahm. Durch Gesetz vom 30. Mai 1853

¹⁾ Vgl. S. 4 f.

wurde ferner eine Eisenbahnsteuer eingeführt, deren Erträge zum Ankauf von Aktien von Privatbahnen verwendet werden sollten. Auf diesem Wege wäre der Staat allmählich Eigentümer der Privatbahnen geworden.

Die Staatseisenbahnpolitik von der Seydt's wurde mehrfach von dem Landtage durchkreuzt. So wurde, ungeachtet seines Widerspruchs, das Gesetz von 1853 im Jahre 1859 dahin abgeändert, daß die Eisenbahnsteuer auch für allgemeine Staatszwecke verwendet werden konnte, und später ist auch der aus diesen Steuererträgen schon angesammelte Fonds aufgebraucht worden. Gleichwohl hat unter dem Ministerium von der Seydt der Staatsbahngedanke sich kräftig entwickelt und der Staat gelangte allmählich in Besitz und Verwaltung eines achtungswerten Eisenbahnnetzes, das allerdings dem der Privatbahnen nicht ebenbürtig war, selbst als es durch die Staatsbahnen der im Jahre 1867 einverleibten Staaten erheblich vergrößert war.

Daß auch Bismarck lange Jahre hindurch kein Anhänger des reinen Staatsbahnsystems gewesen ist, haben wir gesehen. Er stand auf dem Boden des gemischten Eisenbahnsystems, allerdings unter der Voraussetzung, daß das Staatsbahnnetz dem Privatbahnnetz mindestens gleichwertig sein müsse. Ebensowenig ist er in den ersten Jahren seiner Kanzlerschaft ein Feind der Privatbahnen. Erst ganz allmählich kommen ihm die wirtschaftlichen und politischen Bedenken gegen die Monopolwirtschaft der wichtigsten Verkehrsanstalt zum Bewußtsein und damit beginnt dann der Kampf gegen die Privatbahnen als solche. Der Wendepunkt in seinen Anschauungen fällt in die Zeit, wo er sich allmählich überzeugete, daß sein Reichseisenbahnplan nicht durchführbar war. Bevor wir den Kanzler auf dem in der Begründung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 für diesen Fall vorgesehenen Wege begleiten, müssen wir einige Vorgänge aus früherer Zeit betrachten, die für seine Stellung zum Staatsbahngedanken bezeichnend sind.

Im Jahre 1870 hatte Bismarck Gelegenheit, zu dem Verkauf der braunschweigischen Staatsbahnen, von denen einzelne Strecken auf preußischem Gebiet lagen, Stellung zu nehmen. Die braunschweigische Regierung war mit der Darmstädter Bank wegen Verkaufs dieser Staatsbahnen in Verhandlung getreten und hatte eine Vorlage darüber an den Landtag gemacht, für deren Ablehnung sich die Mehrheit der von dem Landtag eingesetzten Kommission ausgesprochen hatte.

In einem Schreiben vom 13. Januar 1870 an den Handelsminister Grafen Jpenpli¹⁾ erklärt Graf Bismarck, er habe eine Zustimmung zu dem Kaufgeschäft lediglich aus dem Grunde im Auge gehabt, um die Neigung der Braunschweiger „zum Anschluß ihres Landes an Preußen dadurch zu stärken, daß sie demselben alsdann in dem gesicherten Besitze des aus dem Erlöse der Eisenbahnen hervorgegangenen Provinzialfonds würden entgegensehen können“. Die Voraussetzung hierfür sei gewesen, daß die ganzen Kaufgelder (10 Millionen Taler) dem Lande gesichert blieben. Diese Voraussetzung treffe nicht zu. Nur 4 Millionen sollten dem Lande zufallen. Der politische Zweck, der zur Förderung des Unternehmens bestimmend gewesen sei, falle daher weg. Außerdem könne man garnicht einmal sicher sein, daß die übrigen 6 Millionen u. U. „etwa auch zu Preußen geradezu feindlichen Zwecken, zu welfischen Agitationen, verwendet werden könnten.“ Ohne Garantie gegen jede Möglichkeit einer solchen Verwendung würde er jedem Verkauf entgegenzutreten müssen, selbst in dem Falle, „wenn die sonst in Betracht kommenden Verhältnisse den Ankauf der Bahnen für Rechnung des preussischen Staates in Aussicht nehmen ließen“. — Die politischen Bedenken des Kanzlers stellten sich später als unbegründet heraus und Preußen erteilte seine Zustimmung zu dem mit der Darmstädter Bank abgeschlossenen Vertrage. — Die Bahnen sind dann später — im Jahre 1885 — in das Eigentum von Preußen übergegangen.

Bismarck hatte also damals keinerlei Bedenken dagegen, daß Staatsbahnen in Privatbahnen umgewandelt wurden. Nur allgemein politische Gründe waren für ihn bei seiner zunächst ablehnenden Haltung bestimmend. Als diese beseitigt sind, verliert die Frage für ihn ihr Interesse.

Von größerer Bedeutung ist der erste Versuch, die Magdeburg—Leipziger und die Magdeburg—Halberstädter Eisenbahn für Preußen zu erwerben. Diese beiden Bahnen hatten am 24. Januar 1872 einen Vertrag miteinander abgeschlossen, nach dem die der ersteren gehörigen Bahnlinien — ausschließlich der Zweigbahn Halle—Cassel—gegen Zahlung einer festen Rente von 14 Prozent an die Aktionäre der Magdeburg—Halberstädter Eisenbahn eigentümlich übergehen sollten. Der Vertrag bedurfte der Genehmigung der Staatsregierung, die von

¹⁾ Vgl. Poichinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 45—48.

den Gesellschaften denn auch erbeten wurde. Bei den erheblichen öffentlichen Interessen, die hierbei in Frage kamen, hielt es der Handelsminister für nicht unbedenklich, die Genehmigung zu erteilen. Jedenfalls schien es ihm erforderlich, daß die Gesellschaften die nötigen Bürgschaften gewährten für eine Handhabung der ihnen zufallenden erweiterten Machtbefugnis im öffentlichen Interesse. Es begegnete in dessen Schwierigkeiten, derartige Bürgschaften ausfindig zu machen. Der Handelsminister Dr. Achenbach glaubte, diese seien am einfachsten zu beseitigen, wenn man sich zum Ankauf der miteinander verbundenen Unternehmungen für den Staat entschließe, und begründete diesen Vorschlag in einem Votum vom 27. Mai 1874 und einem diesem beigefügten Promemoria, das an den Vizepräsidenten des Staatsministeriums, Camphausen, mit dem Antrage gerichtet ist, die Frage des Ankaufs der Bahnen gleichzeitig mit ihrer Fusionierung zur Kenntnis und zur Erwägung des Staatsministeriums zu bringen.

Die Denkschrift, deren wesentlichster Teil in Anl. 46 (S. 245) abgedruckt ist, legt Zeugnis ab von den eisenbahnpolitischen Anschauungen des Handelsministers. Dieser stellt sich auf den Boden der mit der 120 Millionen-Anleihe eingeleiteten Eisenbahnpolitik¹⁾ und zeigt mit glänzender Beherrschung des Stoffes, wie sich hier Gelegenheit biete, mit verhältnismäßig einfachen Mitteln das Ziel zu erreichen, das die Staatsregierung damals ins Auge gefaßt hat. Die Denkschrift weist mit überzeugender Klarheit nach, welche große Bedeutung gerade der Ankauf dieser Bahnen für die Befestigung und Abrundung des Staatsbahnnetzes habe, was um so mehr ins Gewicht falle, als die Magdeburg—Halberstädter Eisenbahn sich damals in bedrängter finanzieller Lage befand. Der Kurs ihrer Aktien war auf ungefähr 40 Prozent gesunken, sie war also sehr billig zu haben, jedenfalls zu einem weit niedrigeren Preise, als dem, der im Jahre 1879 gezahlt werden mußte.

Die Ausführung des Planes scheiterte an dem hartnäckigen Widerstande des Finanzministers Camphausen. In einem Votum vom 25. Juni 1874 (Anlage 47, S. 249) verlangt er vor allem eine eingehende Prüfung der Vorschläge des Handelsministers und eine Verständigung der beiden zunächst beteiligten Ressorts, erhebt aber schon jetzt finanzielle Bedenken gegen die Höhe einer Rente von 14 Prozent an die Magdeburg—Leipziger Eisenbahn. In einem „Im Auftrage“ von

¹⁾ Vgl. S. 51 ff.

dem damaligen Präsidenten des Reichseisenbahnamtes Scheele gezeichneten Schreiben vom 26. Juni 1874 (Anlage 48, S. 250) hält der Reichskanzler vom Standpunkte des Reichs die Erwerbung der beiden Bahnen für den Staat für „ein glückliches Auskunftsmitglied, welches, alle Schwierigkeiten beseitigend, der kgl. preuß. Regierung in Verbindung mit den bereits in ihrem Besitz befindlichen und den sonstigen ihr gesicherten Linien einen hinreichenden Einfluß auf Regelung des Verkehrs verschaffen würde.“ Er befürwortet eine nähere Prüfung der Vorschläge des Handelsministers vor Genehmigung des Fusionsplanes. Aber der Finanzminister war nicht dazubringen, der Frage näher zu treten. Selbst kommissarische Verhandlungen darüber lehnte er ab. Noch einmal äußerte sich Fürst Bismarck, diesmal als Ministerpräsident in einem Votum vom 14. September 1874 (Anlage 49, S. 251) zur Sache. Er betont, daß er den Erwerb der beiden Bahnen als die glücklichste Erledigung der Sache ansehen würde. Gleichwohl fügt er sich den finanziellen Bedenken des Finanzministers und befürwortet eine Beschlußfassung des Staatsministeriums dahin, daß das Ankaufsprojekt die Entscheidung über die Fusionsfrage nicht länger aufhalten dürfe. Obgleich der Handelsminister in einem Votum vom 26. September 1874 (Anlage 50, S. 252) die Gründe für den Ankauf der beiden Bahnen nochmals hervorhebt, auch meint, es werde garnicht schwierig fallen, sich über die Ankaufsbedingungen zu verständigen, erfolgte die Beschlußfassung des Staatsministeriums nach dem Votum des Finanzministers, der auf diese Weise die Möglichkeit, ein sehr wichtiges Unternehmen unter sehr günstigen Bedingungen zu erwerben, vereitelte.

Aber auch das Verhalten des Fürsten Bismarck ist ein recht laues. Die Genehmigung der Verschmelzung beider Unternehmungen hatte gerade die Folgen, die er sonst für äußerst bedenklich erklärt hatte. Das Privatmonopol zweier Unternehmungen wurde gefestigt und erweitert. Über diese Bedenken geht der Reichskanzler diesmal hinweg. Er findet keine deutlichen Worte dafür, das Verhalten des Finanzministers in das richtige Licht zu stellen.

Der Ankauf der Eisenbahnen Halle—Cassel und Nordhausen—Nizei, der durch Gesetz vom 7. Juni 1876 genehmigt worden ist, steht in Zusammenhang mit der Berlin—Wehlarer Bahn, deren Herstellung durch Erwerb dieser Strecken vereinfacht und bis zu einem gewissen

Grade verbilligt wurde. Ähnlich liegt die Sache bei der Übernahme der Halle—Sorau—Gubener Eisenbahn in Staatsverwaltung gegen Übernahme einer Zinsgarantie für deren Prioritätsanleihe¹⁾. Hier galt es vor allem, der Bahn aus ihren finanziellen Verlegenheiten zu helfen.

Eine Anregung des Fürsten Bismarck, die Eisenbahnverhältnisse zwischen Preußen und dem Königreich Sachsen (sächsische Strecken lagen auf preußischem und preußische auf sächsischem Gebiet) schon damals grundsätzlich zu ordnen, hatte dagegen keinen Erfolg. Die sächsische Regierung hatte, um sich gegen den etwaigen Erwerb der in ihrem Gebiet belegenen Privatbahnen durch das Reich sicherzustellen, die Leipzig—Dresdener Eisenbahn im Mai 1876 für den sächsischen Staat erworben. Ein kleines Stück dieser Bahn, die Strecke von Elsterwerda zur sächsischen Landesgrenze bei Riesa, liegt in Preußen; die preußische Regierung mußte also zum Erwerb dieser Strecke ihre Zustimmung geben. Der Reichskanzler hielt es für zweckmäßig, diese Gelegenheit zu benutzen, um die sächsische Regierung zu einer grundsätzlichen Zustimmung zum Erwerbe aller auf ihrem Gebiete belegenen Strecken preußischer Eisenbahnen durch den preußischen Staat zu bestimmen. Hierauf bezieht sich das Schreiben an den Handelsminister Dr. Achenbach vom 18. Mai 1876 (Anlage 51, S. 253).

In seiner Antwort vom 30. Mai 1876 ging der Handelsminister nur zum Teil auf diese Anregung ein. Die preußische Regierung bedurfte einer Zustimmung der kgl. sächsischen zur Übernahme des Betriebes der auf sächsischem Gebiete belegenen Strecke der Halle—Sorau—Gubener Eisenbahn und war auch bei der Erwerbung der Halle—Casseler Eisenbahn für die auf sächsischem Gebiet belegene Strecke dieser Eisenbahn auf den guten Willen der Nachbarregierung angewiesen. Der Handelsminister glaubte unter diesen Umständen sich begnügen zu müssen, wenn die sächsische Regierung bei diesen beiden Bahnen dasselbe Entgegenkommen beweiße, wie die preußische bei der Strecke Elsterwerda—Riesa, und hielt es für bedenklich, weitere unbestimmte Anforderungen zu erheben.

In dem Schreiben vom 5. Juni (Anlage 52, S. 253) bequemt sich der Reichskanzler dieser Anschauung an und die Angelegen-

¹⁾ Ges. vom 17. Juni 1876.

heit fand dann die von dem Handelsminister in Aussicht gestellte Erledigung.

Auch an den Verhandlungen über die Ordnung der Verhältnisse der Berlin—Dresdener Eisenbahn, die in diesen Zeitraum fallen, nahm der Reichskanzler Anteil. Die am 17. Juni 1875 in ihrer ganzen Länge eröffnete Bahn geriet schon bald in finanzielle Verlegenheiten. Die preußische Regierung fand sich bereit, diese Verlegenheiten durch Übernahme der Zinsbürgschaft für eine von der Gesellschaft aufzunehmende Prioritätsanleihe zu beseitigen unter der Bedingung, daß der Staat gleichzeitig den Betrieb übernehme. Die sächsische Regierung lehnte ihre Zustimmung zu einer solchen Regelung ab und schlug vor, daß jeder der von der Bahn durchschnittenen Staaten das auf seinem Gebiete belegene Stück ankaufe und wegen Führung eines ununterbrochenen, zusammenhängenden Betriebes auf der ganzen Bahn eine besondere Vereinbarung getroffen werde. Der Reichskanzler legte vor allem Wert auf die Wahrung der Einheitlichkeit des Betriebes und der Verwaltung im allgemeinen Verkehrsinteresse. Da sich die beiden Regierungen nicht verständigen konnten, so gelangte die Angelegenheit vor den Bundesrat, der sich für Austrag der Meinungsverschiedenheit durch ein Schiedsgericht aussprach und das Oberappellationsgericht in Lübeck zum Schiedsrichter vorschlug. Der Schiedsspruch fiel zu gunsten der preußischen Regierung aus, durch Gesetz vom 11. August 1877 wurde diese zur Übernahme der Zinsbürgschaft für eine Prioritätsanleihe von Mk. 22 940 000 ermächtigt und übernahm vom 1. Oktober 1877 ab den Betrieb.

In einem Bericht vom 12. Oktober 1876 hatte der Präsident des Reichseisenbahnamtes empfohlen, die Gelegenheit, die Aktien und späterhin das Eigentum der mecklenburgischen Eisenbahnen zu erwerben, nicht so ohne weiteres — wie das der Handelsminister befürwortete — von der Hand zu weisen. Der Reichskanzler wünscht in einem Erlaß vom 19. Oktober zunächst eine Äußerung darüber, ob die Geldmittel des Staates nicht besser zunächst für andere Zwecke verwendet würden sowie über die finanzielle Bedeutung des Erwerbs. Die Sache scheint dann nicht weiter verfolgt zu sein. — Einen ähnlichen Verlauf nahm eine Anregung des Präsidenten Manbach, in einem Bericht vom 7. November 1876, in dem er empfiehlt, das Anerbieten der Oberlausitzer Bahn, sie in Staatsverwaltung zu übernehmen, nicht

ohne weiteres abzulehnen. Fürst Bismarck ist in einem Erlaß vom 11. November 1876 ganz damit einverstanden, daß man sich zunächst einmal über die Bedingungen vergewissern müsse, die die Bahn anbiete. Der Umstand, daß mit der Verwaltung durch Preußen der politische Einfluß Sachsens in Eisenbahnsachen gefördert oder seine Finanzen verbessert würden, dürfe von weiterer Verfolgung des Gedankens nicht abhalten.¹⁾ —

Alle diese Einzelfälle zeigen, daß Bismarck bis zum Jahre 1876 auf die Vermehrung des preußischen Staatsbahnbesitzes keinen besonderen Wert legte. Er war bis dahin vollständig eingenommen durch den Gedanken der national deutschen Eisenbahnpolitik.

Der Minister Maybach aber, der am 1. April 1878 an Achenbachs Stelle getreten war, ging sofort mit allem Nachdruck an die Ausführung des nach dem Scheitern aller nationalen Pläne vom Fürsten Bismarck aufgestellten Eisenbahnprogramms. Er trat in Verhandlungen mit einer Reihe von größeren Privatbahnen ein, und gab sich in der ersten Rede, die er am 13. Februar 1879 im Abgeordnetenhaus hielt, als ein überzeugter Anhänger des Staatsbahnsystems für Preußen kund. In Anknüpfung an die Vorgänge aus dem Jahre 1876 sprach er sich dahin aus, daß für Preußen jetzt der Zeitpunkt gekommen sei, „sich im eigenen Hause selbst vorläufig so einzurichten, wie es unserem Interesse entspricht.“

Am 29. Oktober 1879 gelangte die erste große Verstaatlichungsvorlage an das Abgeordnetenhaus. Drei der mächtigsten Eisenbahnen (Berlin—Stettin, Magdeburg—Halberstadt und Köln—Minden) und die damit zusammenhängende kleine Hannover—Altenbekener Bahn, im Gesamtumfange von 3364 km, wurden zum Ankauf vorgeschlagen. Noch in derselben Session kamen die große Rheinische Eisenbahn, die für den Berliner Verkehr besonders wichtige Berlin—Potsdam—Magdeburger Bahn, die Homburger Bahn und der hessische Anteil an der Main—Weser-Bahn, zusammen 1638 km, an die Reihe. Die Verträge wurden nach langen und schwierigen Verhandlungen vom Landtage genehmigt. Preußen hatte damit sein Staatsbahnnetz um rund 5000 km vermehrt, es war eingedrungen in Gebiete, die bis dahin ausschließlich von Privatbahnen beherrscht waren und damit in der Lage, eine selbst-

¹⁾ Vgl. Poschinger. Neues Bismarckjahrbuch. I., S. 69, 70.

ständige, dem allgemeinen Interesse dienende Eisenbahnpolitik zu treiben. Daß dem ersten Schritte die weiteren Schritte folgen mußten, lag auf der Hand. Die Bervollständigung des Eisenbahnnetzes durch Ankauf von Privatbahnen ist denn auch durch den Minister Maybach und seine Nachfolger fortgesetzt worden. Wie sich das Eisenbahnnetz des Deutschen Reiches seit 1876, das Preußens seit 1879 geändert hat, ergeben folgende Zahlen: Im Jahre 1876 hatte Deutschland 29212 km Eisenbahnen, an Staatsbahnen besaß Preußen 4683 km, die übrigen deutschen Staaten 9208 km, Privatbahnen unter Staatsverwaltung waren in Preußen 2927 km, in den übrigen deutschen Staaten 331 km vorhanden. Die Länge der selbständigen Privatbahnen betrug in Preußen 9814 km, in den übrigen deutschen Staaten 2249 km. Das preußische Eisenbahnnetz hatte am 1. April 1879 einen Umfang von 18537 km, worunter 5255 km Staatsbahnen, 3852 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 9430 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung. Am 1. April 1912 betrug der Umfang des preußischen Eisenbahnnetzes 42098 km, wovon 39150 km Staats- und vom Staate verwaltete Bahnen und 2948 km Privatbahnen. An Staatsbahnen waren ferner in Deutschland nach dem Stande vom 1. April 1910 die Reichsbahnen mit 2000 km, die bayrischen mit 7719 km, die sächsischen mit 2809 km, die württembergischen mit 1918 km, die badischen mit 1713 km, die mecklenburgischen mit 1100 km, die oldenburgischen mit 649 km. Die Gesamtlänge der deutschen Eisenbahnen stellt sich (am 1. April 1910) auf 58444 km, davon Staatsbahnen 54947 km, Privatbahnen unter eigener Verwaltung 3497 km.

Das neue Ziel, das Fürst Bismarck für die Eisenbahnpolitik gesteckt hatte, ist heute voll erreicht. Die Privatbahnen sind ausgeschaltet, sie kommen für die Eisenbahnpolitik nicht mehr in Betracht. Das Staatsbahnsystem ist das in Deutschland herrschende. Hat Bismarck, haben seine Nachfolger, nachdem der Reichsbahngedanke sich als undurchführbar erwiesen hatte, auch aufgehört, deutsche Eisenbahnpolitik zu treiben? Ist an die Stelle der nationalen eine partikularistische, eine einseitig preußische Eisenbahnpolitik getreten? Diese Frage ist an der Hand der Vorgänge in den letzten Jahrzehnten noch zu untersuchen.

Neunter Abschnitt. Rückblick und Ausblick.

Wir haben Fürst Bismarck auf dem verschlungenen Wege seiner Eisenbahnpolitik bis zu dem Zeitpunkte begleitet, wo sein letzter Plan, durch Erlaß eines Reichstarifgesetzes dem Reiche eine auf gesetzlicher Grundlage beruhende Stellung, wenigstens auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, zu schaffen, gescheitert ist. Vergewärtigen wir uns noch einmal den Gang dieser Eisenbahnpolitik.

Seit seinem ersten öffentlichen Auftreten haben wir Bismarck als einen Staatsmann kennen gelernt, der den Eisenbahnen in voller Würdigung ihrer hohen politischen und wirtschaftlichen Bedeutung sein lebhaftes Interesse zuwendet. Als Abgeordneter, als Gesandter beim Bundestag, als Botschafter in Petersburg, als Ministerpräsident und als Minister der auswärtigen Angelegenheiten findet er wiederholt Gelegenheit, einzelne ihm gegebene Aufträge sachgemäß zu erledigen und in wichtigen Fragen ein Wort mitzusprechen. Feste, eisenbahnpolitische Grundgedanken, feste Ziele einer deutschen Eisenbahnpolitik, treten bei diesen einzelnen Handlungen, so wichtig sie auch sonst sind, nur wenig hervor.

Das wurde anders mit der Vereinigung der deutschen Einzelstaaten zuerst zum Norddeutschen Bunde, sodann zum Deutschen Reich. Wie die dem einigen Deutschland gegebene Verfassung sich in anderer Beziehung vielfach anlehnt an die Verfassungsentwürfe aus den Jahren 1848 und 1849, so werden auch die Grundgedanken über das Verhältnis des Reichs zu den Eisenbahnen diesen Entwürfen entnommen. Der neuen Verfassung werden Bestimmungen eingefügt, die die Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs der Aufsicht des Reichs unterwerfen. Für die Ausführung dieser Bestimmungen ist verfassungsgemäß allein der Kanzler verantwortlich. Damit hat Bismarck die Handhabe ge-

funden, selbständig, nach eigenem Ermessen, ohne an die Mitwirkung von Amtsgeoffen gebunden zu sein, im Eisenbahnwesen einzugreifen und seine eigenen Gedanken und Pläne zur Geltung zu bringen.

Von dieser Befugnis macht der Kanzler sofort Gebrauch. Unter seiner unmittelbaren Leitung werden die Eisenbahnsachen im Kanzleramt bearbeitet, die dem Reich im Frankfurter Frieden zugefallenen Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen verwaltet und Ausführungsbestimmungen zur Verfassung, die ersten einheitlichen deutschen Eisenbahnverordnungen (Betriebs- und Bahnpolizeireglement) erlassen. Ob Bismarck auch an den in die Zeit zwischen 1868 und 1870 fallenden Plänen des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten, späteren Reichskanzlers Fürsten Hohenlohe, beteiligt gewesen ist, eine Annäherung zwischen dem Norddeutschen Bunde und den Süddeutschen Staaten durch Bildung einer eigenartigen Eisenbahngemeinschaft herbeizuführen, habe ich nicht feststellen können.

Der deutsch-französische Krieg unterbricht Bismarcks Tätigkeit auf dem Eisenbahngebiete nur auf kurze Zeit. Die Reichsverfassung übernimmt die Eisenbahnartikel aus der Verfassung des Norddeutschen Bundes, nur das Königreich Bayern erhält eine Ausnahmestellung in seinem beharrlich festgehaltenen Eisenbahnreservatrecht. Bayern ist den Bestimmungen der Verfassung nur soweit unterworfen, als sie sich auf die Landesverteidigung beziehen. Bald nach Wiederherstellung ruhiger Verhältnisse, nach dem neuen Aufleben von Handel und Verkehr, tritt die Eisenbahnfrage wieder in den Vordergrund, diesmal in eigentümlicher Verbindung der preußischen mit der deutschen Eisenbahnpolitik. Die Lasferschen Enthüllungen decken eine Reihe von Mißständen im Eisenbahnkonzessionswesen in Preußen auf, die hauptsächlich darauf zurückgeführt werden, daß in Preußen Verwaltung und Aufsicht in der Hand eines Ministers, des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten liegen. Handel und Verkehr empfinden es schmerzlich, daß die Eisenbahnen ihrer Aufgabe, den Verkehr regelmäßig und gut zu bedienen, nicht mehr gewachsen sind — wesentlich infolge der Nachwirkungen des Krieges, der allerdings die Eisenbahnen in außergewöhnlicher Weise in Anspruch genommen hatte. Es häufen sich die Klagen über die ungeordneten Tarife vornehmlich im Güterverkehr. Auf denselben Strecken bestehen verschiedene Sätze, je nachdem es sich um lokalen oder durchgehenden Verkehr handelt, die Ver-

Öffentlichung der Tarife ist ungenügend, die Landwirtschaft klagt ebenso wie einzelne Großhandelsplätze über Schädigung durch Differentialtarife, die staatlichen Aufsichtsbehörden lassen den Dingen freien Lauf, die Konzessionen enthalten nur vereinzelte Bestimmungen, die die Aufsichtsbehörde zum Einschreiten gegen die Privatbahnen ermächtigen, und die Staatsbahnen können schon deswegen wenig ausrichten, weil sie dem Wettbewerbe der übermächtigen Privatbahnen ausgesetzt sind. Von einem Zusammenarbeiten der deutschen Eisenbahnen ist nur in beschränktem Umfange innerhalb der Tarifverbände und des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen die Rede.

Zur Beseitigung dieser wirtschaftlichen Anzuträglichkeiten mit Einsetzung aller seiner Kräfte mitzuwirken, erachtet Bismarck für seine Pflicht, und, schon weil diese Mißstände im ganzen Deutschen Reich die gleichen sind, muß die Reichsgewalt einschreiten, um Besserung herbeizuführen. Damit wird zugleich ein nationales Ziel erreicht, das Bismarck besonders am Herzen liegt. Durch oberste Leitung des Eisenbahnwesens zur Förderung der Wohlfahrt des Landes wird der nationale Gedanke belebt, die Stellung des Reiches gefestigt.

Solche Gedanken entwickelt der Kanzler zum ersten Male ausführlich in dem Programm, das in dem bedeutungsvollen Schreiben an das Staatsministerium vom 1. März 1873 (Anl. 14) enthalten ist. Hier steht er allerdings noch ganz auf dem Boden der damaligen, durch die tatsächlichen Verhältnisse begründeten wirtschaftlichen Anschauungen. Es empfiehlt das gemischte Eisenbahnsystem, Nebeneinanderstehen von Staats- und von Privatbahnen unter Erweiterung des Staatsbahnnetzes, damit die Staatsbahnen durch musterhafte Verwaltung einen wirksamen Einfluß auf die Privatbahnen ausüben können. Dieselbe Anschauung findet sich in der Begründung des Gesetzesentwurfs über die 120 Millionen-Anleihe, sowie in dem ersten Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes. Außerdem wird eine scharfe Trennung von Verwaltung und Aufsicht und die Übertragung des Aufsichtsrechtes an das Reich gefordert. Es gelingt dem Kanzler — auf dem Umwege eines Initiativantrages im Reichstag — dieses letztere Ziel durch Einsetzung einer Reichsaufsichtsbehörde, des Reichseisenbahnamts, zu erreichen. Eine über der Aufsichtsbehörde stehende richterlich unabhängige Stelle — wiederum entsprechend einem Antrage aus dem Reichstage — eine Art von Eisenbahnverwaltungsgerichtshof, soll

das verstärkte Reichseisenbahnamt bilden, bei dem gegen die im Aufsichtswegen getroffenen Anordnungen des Amtes Berufung eingelegt werden kann.¹⁾ Ein solcher Gerichtshof war auch in dem ersten Entwurf des Reichseisenbahngesetzes unter der Bezeichnung Reichseisenbahnhof vorgesehen.

Gleichzeitig werden in Preußen Verwaltung und Aufsicht in der Weise getrennt, daß eine besondere Ministerialabteilung für die Wahrnehmung der Aufsichtsrechte gegenüber den Privatbahnen eingesetzt wird. Auf demselben Gedanken beruht die Einschränkung der Befugnisse des Handelsministers bei Erteilung von Eisenbahnkonzessionen.

Damit waren sehr wichtige Teile des Programms von 1873 verwirklicht. Mit der Ausdehnung der Staatsbahnen zu beachtenswerten Rivalen der Privatbahnen ging es freilich nicht so schnell vorwärts. Der Bau der neuen Bahnen, wofür die Geldmittel bewilligt waren, konnte nur langsam von statten gehen. Der Erwerb der beiden inmitten des preußischen Verkehrsnetzes belegenen einflußreichen Privatbahnen, der Magdeburg-Halberstädter und der Magdeburg-Leipziger, scheiterte an dem Widerstande des Finanzministers Camphausen, der überhaupt schon jetzt zeigte, daß die kanzlerischen Pläne wenig in seinem Sinne waren, daß er an der Eisenbahnpolitik des Kanzlers keine rechte Freude hatte.

Indes, dieser Widerstand, soweit er praktisch hervortrat, ließ sich mit Hilfe des preußischen Staatsministeriums überwinden, das der Bismarckschen Eisenbahnpolitik durchweg zustimmte. Anders lag die Sache bei den übrigen deutschen Bundesstaaten.

Bei diesen fand der Kanzler teils eine laue Zustimmung, teils begegnet ihm offener, zäher Widerstand, letzterer insbesondere bei den drei größten Eisenbahnstaaten, Bayern, Sachsen und Württemberg. Nur die Errichtung des Reichseisenbahnamtes gelang. Aber, als der Kanzler nun einen Schritt weiterging und durch ein Reichseisenbahngesetz die allgemein gehaltenen Bestimmungen der Verfassung ausgestalten und dem Reichseisenbahnamt eine klare Stellung auch gegenüber den Einzelstaaten schaffen wollte, da erhob sich von neuem heftiger Widerspruch. Vielleicht hätte der Kanzler ein solches Gesetz doch fertig gebracht, wenn er sich hätte entschließen können, die widersprechenden

¹⁾ Das verstärkte Reichseisenbahnamt besteht heute noch. Die im Gesetz vorgesehenen richterlichen Mitglieder werden immer noch von Zeit zu Zeit ernannt. Die Behörde ist in den vergangenen 40 Jahren niemals in Tätigkeit getreten.

Regierungen zu majorisieren; denn der damalige in seiner Mehrheit nationale Reichstag würde voraussichtlich keine Schwierigkeiten gemacht haben. Das entsprach aber nicht seinen allgemeinen politischen Grundsätzen, ganz abgesehen davon, daß es immerhin zweifelhaft sein konnte, ob die Gesetzentwürfe nicht Verfassungsänderungen enthielten, und dann genügte die Ablehnung der drei großen Bundesstaaten, um sie schon im Bundesrat zu Fall zu bringen.¹

In der Eisenbahntarifffrage einzugreifen, bot sich dem Kanzler Gelegenheit, als er um seine Zustimmung zu der Erhöhung der Gütertarife angegangen wurde. Die Gelegenheit ergriff er mit beiden Händen, indem er seine Zustimmung davon abhängig machte, daß ein einheitliches deutsches Gütertariffsystem festgestellt werde. Wir haben gesehen, wie ihm diese Waffe nach und nach, durch Zusammenwirken der einzelstaatlichen Regierungen mit den Privatbahnen, aus den Händen gerungen worden ist. Das Zustandekommen eines einheitlichen Tariffsystems von Reichswegen wurde vereitelt. Hier nun ist der erste Fall, wo, nachdem das Reich versagt hat, Preußen die Zügel in die Hände nimmt. Die Ergebnisse der langjährigen, mühevollen Untersuchungen und Verhandlungen werden unter Leitung der preußischen Regierung verwertet zur Schöpfung des einheitlichen deutschen Gütertarifs, ohne Gesetz und ohne positive Beteiligung des Reichs, durch freundliche, in der Form ganz lose Vereinbarungen der deutschen Staats- und Privatbahnen. Diese Schöpfung hat sich als lebens- und entwicklungsfähig erwiesen und das einträchtige Zusammenarbeiten aller deutschen Eisenbahnen auf dem Gebiete des Tarifwesens ist gleichsam vorbildlich geworden für weitere Vereinheitlichungsbestrebungen. Dieses tatsächliche Ergebnis, über dessen Bewährung man damals ja noch recht zweifelhaft sein konnte, genügte dem Kanzler nicht. Bei dem wirtschaftspolitischen Umschwung,¹ den er Ende 1878 einleitete, kam ihm die Notwendigkeit einer einheitlichen deutschen Eisenbahntarifpolitik erneut zum Bewußtsein, und wie der Zolltarif durch Reichsgesetz festgestellt wurde, so hielt er eine dauernde und nachhaltige Besserung der Eisenbahntarife nur dann für sicher gestellt, wenn auch die Gütertarife durch Reichsgesetz festgestellt würden. Der Versuch, ein solches zustande zu bringen, scheiterte wiederum an dem Widerstande der deutschen Mittelstaaten, wiederum unter Führung Württembergs, und nicht sowohl aus wirtschaftlichen Bedenken, — denn über den sachlichen

Inhalt des Gesetzes hatte man sich verständigt — als aus verfassungsrechtlichen Gründen.

Der dritte Weg, den Bismarck einschlug, um dem Reich die tatsächlich führende Stellung im Eisenbahnwesen zu schaffen, ist der Reichseisenbahnplan. Bei seiner Verfolgung tritt der deutsch-nationale Gedanke mächtig in den Vordergrund. Preußen ist bereit, mit gutem Beispiel voranzugehen, dem Reich zu geben, was des Reiches ist, alle seine Eisenbahnrechte ihm abzutreten, natürlich nicht unentgeltlich, aber ohne Gewinn für die eigenen Finanzen. Nicht Preußen, sondern das Reich soll seine Stellung festigen durch Erwerb der wichtigsten Privatbahnen, ohne deren Besitz eine einheitliche Eisenbahnpolitik nicht möglich ist. Gegenleistungen werden von den Bundesstaaten nicht verlangt, der Gedanke, sie zur Abtretung auch ihrer Bahnen zu zwingen, wird entschieden zurückgewiesen. Bei der Begründung dieses Planes beobachteten wir einen neuen Umschwung in den eisenbahnpolitischen Anschauungen des Fürsten Bismarck. Aus einem Anhänger des gemischten Eisenbahnsystems hat er sich zu einem Befürworter des reinen Staatsbahnsystems entwickelt; das System der Privatbahnen wird mit heftigen Worten verurteilt, das Heil in dem Erwerbe aller wichtigen Eisenbahnen für den Staat, d. h. das Reich gefunden. Ob und welche äußeren Umstände diesen Wechsel in der Anschauung herbeigeführt haben, läßt sich nicht feststellen.

Das neue Anerbieten des Reichskanzlers wird wieder von den größten Mittelstaaten nicht angenommen, ja es wird von einigen mit einem solchen Hohn zurückgewiesen, daß Bismarck sich entschließt, die — zunächst mit Preußen begonnenen — Verhandlungen über die Ausführung des mühsam zustande gebrachten Gesetzes vom 4. Juni 1876 nicht weiter zu führen. Selbst wenn es nach Abgang der Minister Camphausen und Achenbach gelungen wäre, eine Einigung zwischen Preußen und dem Reich über den Kaufpreis zu erzielen, war auf Zustimmung der größten Eisenbahn-Bundesstaaten nicht zu rechnen. Das Gesetz besteht indes heute noch und sein Grundgedanke ist dadurch aufrecht erhalten, daß in allen von Preußen abgeschlossenen Eisenbahnkaufverträgen die Bestimmung steht: „Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen“.

Die Politik ist nach einem bekannten Ausspruch die Kunst des Erreichbaren. War Bismarcks Eisenbahnpolitik eine verfehlte, weil er von dem, was er ursprünglich gewollt, nur wenig erreicht hat? Ein Reichseisenbahngesetz, ein Eisenbahntarifgesetz fertig zu bringen, ist ihm ebensowenig gelungen, wie die Schaffung eines großen Reichseisenbahnnetzes. Nun kann man nach den heute herrschenden wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Anschauungen, vor allem aber nach den im letzten Menschenalter gemachten praktischen Erfahrungen wohl begründete Zweifel darüber haben, ob der Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes, eine gesetzliche Regelung des Gütertarifwesens zum Segen für die Entwicklung unseres wirtschaftlichen Lebens geworden wären. Der Verkehr ist so mannigfaltig, seine Bedürfnisse sind so wechselnde, daß er die Einzwängung in gesetzliche Normen schwer verträgt. Und die Tarife sollen fest und regelmäßig, sie dürfen aber nicht starr sein; es muß die Möglichkeit vorliegen, bei plötzlich und unerwartet auftretenden wirtschaftlichen Bedürfnissen auch schnell zu helfen, und das geht nicht, wenn es nur mit Hilfe eines Gesetzes geschehen kann. Auch über die Trennung von Verwaltung und Aufsicht denkt man heute anders als vor vierzig Jahren. Staatsaufsicht ist nötig, ist unentbehrlich bei dem Privatbahnsystem, und auch da dürfen die Wirkungen der Aufsicht nicht überschätzt werden. Man denke nur an die mächtigen Privatbahnen in Frankreich, in England, in den Vereinigten Staaten von Amerika, deren Verwaltung und Betrieb durch die Staatsaufsicht herzlich wenig beeinflusst werden. Und gegen Mißbräuche der Staatsbahnen helfen die Kontrolle der Parlamente und der Presse viel wirksamer als eine noch so tüchtige und noch so unabhängige Aufsichtsbehörde. — Geben wir alles dies zu, so ist damit die Tatsache nicht aus der Welt zu schaffen, daß Bismarcks Eisenbahnpolitik eine konsequente nicht gewesen ist und daß sie Fehlschläge erlitten hat. Liegt hierin ein Vorwurf, so wird diesem vielleicht am besten begegnet durch eine Äußerung, die Bismarck selbst getan hat.

„Von einem Staatsmann,“ so sagte er einmal, „in erster Linie „Konsequenz“ zu verlangen, heißt ihm die Freiheit nehmen, sich nach den wechselnden Bedürfnissen des Staates, dem veränderten Verhalten des Auslandes oder nach sonstigen wichtigen Gründen zu entscheiden. Er muß sich stets nach den jeweilig obwaltenden Umständen richten; er kann die vorliegenden Tatsachen und Zeitströmungen nicht

meistern, sondern sie nur geschickt für seine Zwecke benutzen. Er muß jede günstige Gelegenheit wahrnehmen oder auffuchen, um das durchzuführen, was ihm für das vaterländische Interesse richtig und zweckmäßig erscheint. Ob er dabei konsequent verfährt oder nicht, ist eine völlig gleichgültige Sache.“¹⁾

Auch in seiner Eisenbahnpolitik hat Bismarck die Zeitströmungen und die vorliegenden Verhältnisse für seine Zwecke benutzt und, nachdem er sich durch wiederholte Versuche überzeugt hatte, daß er gewisse Widerstände nicht überwinden konnte, dann doch einen Weg gefunden, das ihm vorstehende Ziel zu erreichen und das ist schließlich das Entscheidende. Als das Reich versagte, da trat der mächtigste Bundesstaat ein und es gelang, die wirtschaftlichen Schäden zu beseitigen, ohne daß der nationale Gedanke gefährdet wurde. Die Eisenbahnpolitik des Mannes, dem Bismarck die Führung anvertraute, des Staatsministers Maybach, war allerdings eine mehr föderalistische als eine zentralistische, aber die Erfolge haben gezeigt, daß eine solche dem Volke und den Regierungen genehmer war.

In dem letzten Jahrzehnt seiner Kanzlerschaft hat Bismarck nicht mehr selbständig in die Eisenbahnpolitik eingegriffen. Es war dies nicht mehr nötig, seit er diese Politik in den besten Händen wußte. Seine nahen amtlichen und persönlichen Beziehungen zu Minister Maybach sind auch weiteren Kreisen bekannt geworden durch die Lebensbeschreibung des Ministers, die der jetzt auch verstorbene frühere Eisenbahndirektionspräsident Jungnickel veröffentlicht hat.²⁾ Selbstverständlich hat Bismarck auch späterhin sein Interesse an den deutschen Eisenbahnen nicht verloren. Aber in der Öffentlichkeit ist er nicht mehr hervorgetreten und nur vereinzelt Äußerungen, insbesondere über die Festsetzung der Tarife für Gegenstände, die ihm besonders am Herzen lagen, sind bekannt geworden.³⁾ Es genügte ihm, daß der Minister Maybach in steter persönlicher Fühlung mit ihm blieb und alle wichtigeren grundsätzlichen Fragen mit ihm besprach. Ein hübsches Zeugnis für die Beziehungen der beiden Staatsmänner zu einander ist auch ein Schreiben Bismarcks aus Varzin vom 17. Juli 1884⁴⁾ an Maybach. Dieser hatte

¹⁾ Vgl. Hofmann. Fürst Bismarck 1890—1898. (1914.) I., S. 171.

²⁾ Friedrich Jungnickel. Staatsminister v. Maybach. Berlin und Stuttgart 1910. J. G. Cottasche Buchhandlung Nachfolger.

³⁾ Vgl. S. 33.

⁴⁾ Poschinger. Aktenstücke II., S. 160.

dem Reichskanzler angezeigt, daß zum ersten Male seit dem Bestehen des — internationalen — Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen eine preußische Staatsbahndirektion, die Eisenbahndirektion Berlin, zur vorstehenden Verwaltung, und zwar einstimmig, gewählt worden sei. Bismarck antwortete darauf: „Ew. Exzellenz Mitteilung vom 9. d. M. habe ich mit verbindlichstem Dank erhalten und mich von neuem erfreut, daß Ihre erfolgreiche Eisenbahnpolitik neben ihren materiellen Vorteilen für das Vaterland auch die wohlverdiente Anerkennung des sonst mißgünstigen Auslandes erstritten hat.“

Wenn aber die Leitung der deutschen Eisenbahnpolitik in die Hände des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten gelegt war, so mußte notgedrungen das Reich zurücktreten. Ein selbständiges Nebeneinanderarbeiten der höchsten Reichsbehörde und des preußischen Ministeriums war der Entwicklung nicht förderlich. Bismarck war daher bestrebt, Maybachs Stellung auch dem Reich gegenüber zu festigen, Hindernisse aus dem Wege zu räumen, die unter Umständen lähmend auf die Tätigkeit des Ministers einwirken konnten. Daß Bismarck dies für seine Pflicht hielt, dafür haben wir zwei wertvolle Zeugnisse.

Wir haben gesehen, mit welcher Begeisterung Bismarck das Reichseisenbahnamt geschaffen, mit welcher Liebe er diese Schöpfung gepflegt hat, und mit welchem Eifer er die Befugnisse des Amtes zu erweitern bemüht gewesen ist. Jetzt — es ist das kein Geheimnis — wird dieses Amt von ihm ganz in den Hintergrund geschoben, die durch Maybachs Abgang leer gewordene Stelle des Präsidenten bleibt unbefetzt und wird durch den ältesten Rat verwaltet. Gleichzeitig wird ein enges Zusammenarbeiten des Amtes mit dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten eingeleitet und dem Amte ein Zurücktreten in der Öffentlichkeit zur Pflicht gemacht. Die Stelle des Präsidenten des Reichseisenbahnamts ist erst von dem Nachfolger Bismarcks, dem Reichskanzler v. Caprivi, wieder besetzt worden. Erst seit dieser Zeit hat sich die Tätigkeit des Amtes gehoben und erweitert und eine Reihe wichtiger Fragen, insbesondere auf dem Gebiete des deutschen und internationalen Verkehrsrechts, und der Gesetzgebung über militärische Angelegenheiten, sind unter seiner Leitung und Mitwirkung bearbeitet worden.

Ein weiteres Anzeichen der veränderten Richtung in der Eisen-

bahnpolitik ist die Behandlung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Ihre Verwaltung unterstand zuerst dem Reichskanzleramt und später dem besonders gebildeten Reichskanzleramt für Elsaß-Lothringen, also einer eigenen Reichsbehörde. Nachdem auf Grund des Stellvertretungsgesetzes vom 17. März 1878 dem Chef dieser Behörde die Stellvertretung des Reichskanzlers in allen Angelegenheiten der Landesverwaltung von Elsaß-Lothringen übertragen war, mußte die Behandlung der dem Reich, nicht dem Reichslande, gehörigen Bahnen anders als bisher geregelt werden. Hierüber macht der Kanzler in einem Immediatbericht vom 20. Mai 1878 dem Kaiser seine Vorschläge. (Anlage 53, S. 254.) Er spricht sich aus politischen und wirtschaftlichen Gründen dagegen aus, die Eisenbahnen der Landesverwaltung zu übertragen. Die Verwaltung müsse vielmehr beim Reiche bleiben und es empfehle sich die Einsetzung einer besonderen Behörde, die anzuweisen wäre, mit dem preußischen Handelsminister in steter Fühlung zu bleiben. Dies schon aus dem Grunde, weil die Reichsbahnen an die preußischen Bahnen angrenzten, und auf diese Weise ein einheitlicher Betrieb gesichert werden könnte. Der Kaiser genehmigte am 27. Mai die Einsetzung einer besonderen, dem Reichskanzler unmittelbar unterstellten Zentralbehörde.

Die Angelegenheit ruhte sodann einige Zeit. In einem Schreiben vom 8. Mai 1879 (Anlage 54, S. 256) an den Vizepräsidenten des Staatsministeriums empfiehlt der Reichskanzler wiederum: „Die Verwaltung der Reichsbahnen in eine nähere Verbindung mit derjenigen der preußischen Staatsbahnen zu bringen, an welche die ersteren sich anschließen.“ Durch eine einheitliche obere Leitung und Aufsicht würde die fachgemäße Regelung der Fahr- und Frachtpreise sowie der Fahrpläne und die zweckentsprechende Gestaltung der Betriebs- und Verkehrseinrichtungen beider Bahnssysteme zum Nutzen des allgemeinen Verkehrs erheblich erleichtert werden.“ Gleichzeitig schlug er vor, den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zum Chef der Verwaltung der Reichsbahnen zu ernennen. Das Staatsministerium war einverstanden und so wurde der Minister Maybach auch der oberste Chef der Reichsbahnen. Diese Personal-Union ist auch unter den Nachfolgern Maybachs bestehen geblieben. Damit ist die Machtsphäre Preußens bis an die Südgrenze des Reichs vorgerückt und dem Minister der öffentlichen Arbeiten ein maßgebender Einfluß

auf die süddeutschen Eisenbahnen gesichert, ein sehr deutliches Zeichen dafür, daß Bismarck nunmehr, nachdem die übrigen deutschen Bundesstaaten die ihnen entgegengestreckte Hand zurückgewiesen hatten, seine Bedenken gegen eine übermächtige Stellung Preußens im Eisenbahnwesen fallen ließ, ja im Gegenteil die Stellung Preußens, die schon durch den in Angriff genommenen Erwerb großer Privatbahnen gehoben war, noch weiter kräftigte.

Diese beiden Tatsachen sind positive Beweise dafür, daß Bismarck seine länger als ein Jahrzehnt verfolgte Reichseisenbahnpolitik aufgegeben hat.¹⁾ Von einem erneuten Wechsel seiner Eisenbahnpolitik hat niemals etwas verlautet. Die geschichtliche Entwicklung der deutschen Eisenbahnverhältnisse unter dem Minister Maybach, der während der ganzen folgenden Zeit und noch ein Jahr nach Bismarcks Abgang am Ruder war, ist ein vollgültiger Beweis dafür, daß keine Schritte von Bismarck getan worden sind, die auch nur die Absicht andeuten, auf den im Jahre 1879 verlassenem Weg zurückzukehren oder wieder eine andere Lösung der Eisenbahnfrage zu suchen. Bismarck hatte sich überzeugt, daß Minister Maybach der richtige Mann war, die beklagenswerten wirtschaftlichen Folgen der Zersplitterung des deutschen Eisenbahnnetzes zu beseitigen und daneben die Eisenbahnpolitik nicht in preußisch-partikularistischem, sondern in deutsch-nationalem Sinne zu leiten. Die erste Aufgabe des Ministers war natürlich der Erwerb aller wichtigen, Preußen und die norddeutschen Kleinstaaten durchziehenden Privatbahnen und die Herstellung einer einheitlichen Verwaltung und eines einheitlichen Betriebs des erweiterten preußischen Staatsbahnnetzes. Dabei waren die vielen Verschiedenheiten in den Tarifen auszugleichen, das Fahrplanwesen einheitlich zu gestalten, die Finanzen neu zu regeln. Bei der Ordnung des Tarifwesens wurde

¹⁾ Diese Konsequenz der mittelstaatlichen Eisenbahnpolitik wurde schon damals von einsichtigen und weitsehenden Politikern richtig erkannt. Vgl. z. B. den heute noch sehr lesenswerten Aufsatz: „Die heutige Lage der deutschen Eisenbahnfrage“, der im Jahre 1877 in der Zeitschrift: *Im Deutschen Reich* (S. 721 ff.) anonym erschienen und als dessen Verfasser später der mehrfach in dieser Schrift erwähnte nationale Eisenbahnpolitiker Dr. Otto Elben (Stuttgart) bekannt geworden ist. Aus dem Verlauf der Entwicklung wird überzeugend nachgewiesen, daß, nachdem die Bismarckschen Pläne vereitelt seien, nunmehr Preußen an die Spitze der Eisenbahnen treten müsse, und welche Folgen das für die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen haben werde.

auf der durch den deutschen einheitlichen Gütertarif im Jahre 1877 geschaffenen Grundlage weiter gearbeitet. Die Zuständigkeit der für die Fortbildung des Tarifs eingesetzten Organe wurde allmählich erweitert, neben dem einheitlichen Gütertarif, in den auch der Nebengebührentarif eingeschlossen wurde, ein einheitlicher Tiertarif und später ein einheitlicher Personen- und Gepäcktarif geschaffen, die Normalsätze wurden mehr und mehr ausgeglichen und sind heute fast vollständig gleich, bei Einführung wichtiger Ausnahmetarife wird Fühlung mit den übrigen beteiligten Bahnen genommen. Das für die Handhabung einer den wirtschaftlichen Interessen des Landes entsprechenden Tarifpolitik besonders wichtige Institut der wirtschaftlichen Beiräte dehnt sich auf alle deutschen Bahnen aus. Einheitliche Grundsätze über eine Eisenbahnstatistik, die unter der Leitung des Reichseisenbahnamts bearbeitet wird, sowie über die Güterbewegungsstatistik wurden vereinbart und es wurden damit zuverlässige Unterlagen für die finanzielle und wirtschaftliche Beurteilung der deutschen Eisenbahnen geschaffen. Allmählich bahnte sich ein immer freundschaftlicheres Zusammenarbeiten mit den übrigen deutschen Staatsbahnen an, wodurch es gelang, Meinungsverschiedenheiten in einzelnen Fragen auszugleichen, und ernstere Streitigkeiten, wie sie früher so häufig hervorgetreten waren, zu vermeiden. Die rechtlichen Grundlagen des Eisenbahnverkehrs, Baues und Betriebes wurden, meist unter Führung des Reichseisenbahnamtes, fortgebildet.

Bei dem Ankauf der Privatbahnen, die außerpreußisches Gebiet in Norddeutschland durchzogen, die also zum Teil unter der Oberhoheit der Preußen benachbarten Regierungen standen (der thüringischen Staaten, der Hansestädte Bremen und Hamburg usw.) ergaben sich keine besonderen Schwierigkeiten. Die mit ihnen abgeschlossenen Verträge wurden damals allgemein sowohl von der finanziellen als auch von der wirtschaftlichen Seite als vorteilhaft angesehen. Auch die ersten Versuche, die hessische Ludwigsbahn zu verstaatlichen, fallen noch in die Zeit des Ministeriums Maybach. Der größte Teil dieser Bahn lag in Hessen und sie hatte einen nachhaltigen Einfluß auf die Tarif- und die Verkehrspolitik der angrenzenden preußischen Bahnen.¹⁾ Die

¹⁾ Vgl. hierüber das vortreffliche Buch von Dröll, Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik. 1836—1896. Leipzig. 1912.

Verhandlungen über ihre Verstaatlichung begannen schon 1885. Sie wurden zwischen den Regierungen Preußens und Hessens unter Vermittlung der auswärtigen Ministerien geführt. Es wurden damals die verschiedensten Vorschläge gemacht, in welcher Weise die Rechte Preußens und Hessens geregelt werden sollten, Vorschläge, über die man sich, solange Maybach Minister war (Bismarck war schon etwa $1\frac{1}{4}$ Jahr vor ihm ausgeschieden), nicht verständigen konnte. Erst fast ein Jahr nach Maybachs Abgang, im Sommer 1892, wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen und führten nunmehr nach vier Jahren zum Abschluß des „Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes.“ Die Verhandlungen sind von Anbeginn unter Leitung des Ministerialdirektors, späteren Unterstaatssekretärs Wirklichen Geheimen Rats Bresselt geführt worden, dem eine Anzahl Kommissare aus den preußischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen zur Seite standen. Auch mehrere hessische Beamte waren beteiligt. Durch den Vertrag wird eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen den preußischen und den hessischen Eisenbahnen geschaffen. Die Verwaltung erfolgt unter oberster Leitung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hauptsächlich durch eine königl. preußische und großherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz.

Der Vertrag, kurz als der Vertrag über die preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft bezeichnet, enthält in Art. 22 die Bestimmung: „Für den Fall, daß die Aufnahme in die Gemeinschaft von anderen Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches beantragt, und von der preussischen Regierung zugestanden werden sollte, wird die hessische Regierung einen Widerspruch dagegen nicht erheben, wenn die finanziellen Beziehungen nach den in diesem Vertrage angewendeten Grundsätzen geregelt werden.“ Hiernach wird eine Erweiterung der preussisch-hessischen Gemeinschaft unter gewissen Voraussetzungen zugelassen und die Möglichkeit der Bildung einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft auch mit anderen deutschen Bahnen eröffnet.

Der preussisch-hessische Eisenbahnvertrag ist durch Aufnahme der Main—Neckar-Bahn in die Gemeinschaft — unter etwas anderen Bedingungen — erweitert worden. Ein Eintritt anderer Staaten ist

nicht erfolgt. Auch der Wunsch Württembergs, mit seinen Staatsbahnen in die Gemeinschaft aufgenommen zu werden, hat sich nicht erfüllen lassen. Langjährige Verhandlungen zwischen den deutschen Regierungen haben zum Abschluß des deutschen Staatsbahnwagenverbandes geführt, einer Vereinigung, die zum Nutzen des Verkehrs und der Finanzen die Freizügigkeit der Güterwagen im Gebiet des ganzen Deutschen Reiches sichergestellt hat.¹⁾

Die Gründung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ist erfolgt zu einer Zeit, als Bismarck und Maybach längst aus ihren Ämtern geschieden waren und daher auch an der Eisenbahnverwaltung nicht mehr teilnahmen. Sie bedeutet sicherlich einen weiteren Fortschritt in der Richtung der Eisenbahnpolitik, die Bismarck nach dem Aufgeben des Reichsgebankens vorgezeichnet hat. Und mit dieser Eisenbahnpolitik ist heute auf wirtschaftlichem Gebiete sehr viel

¹⁾ Diese nackten Tatsachen muß man sich vor Augen halten, wenn man Stellung nehmen will zu der Behauptung eines der preußischen Bevollmächtigten bei dem Staatsvertrag, des damaligen Geheimrats Kirchhoff, wonach ein entscheidender Ausspruch Bismarcks zur preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft geführt haben soll. „In dem kritischen Stadium, wo es sich um die Frage handelte“ — so heißt es in dem Buch: Hermann Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart und Berlin 1911, S. 13 f. — „ob einer glatten preußischen Verstaatlichung der gesamten Ludwigsbahn unter angemessener Entschädigung Hessens oder einem Gemeinschaftsverhältnis mit Hessen der Vorzug zu geben sei, machte Fürst Bismarck den drastischen Ausspruch: Die Nabelschnur zwischen Nord- und Süddeutschland soll nicht durchschnitten werden.“ Als Zeit, zu der dieser drastische Ausspruch gemacht sein soll, könnte doch nur die zwischen 1885 und 1890 in Frage kommen. Und doch sagt der Reichstagsabgeordnete List in einem Aufsatz in der Zeitschrift: Die deutsche Industrie, Nr. 10 und 11, vom 20. Mai und 6. Juni 1913, Preußen habe im Jahre 1896 die Möglichkeit des Erwerbes der hessischen Ludwigsbahn gehabt, die Bismarck für Preußen allein mit den oben angeführten Worten abgelehnt habe. Auch soll es Bismarck, sechs Jahre nach seiner Entlassung, gewesen sein, der die Aufnahme des auf Seite 142 abgedruckten Artikels 22 in den Vertrag vom 23. Juni 1896 eingefügt hat! Über die Person, der gegenüber Bismarck die Äußerung getan haben soll, erfahren wir von Kirchhoff nichts.

Hätte Bismarck wirklich während des ersten Abschnittes der preußisch-hessischen Verhandlungen die Fäden, die er im Jahre 1879 hatte fallen lassen, wieder aufnehmen und der deutschen Eisenbahnpolitik wieder eine andere, als die von Maybach eingeschlagene Richtung geben wollen, so hätte er sich sicherlich nicht mit dem „drastischen“, nebenbei auch nicht recht verständlichen Ausspruch begnügt, er hätte gehandelt. Bismarck war nicht der Mann, zu so wichtigen Fragen mit ein paar Worten Stellung zu nehmen und dann alles wieder gehen zu lassen, wie es eben gehen wollte.

mehr erreicht, als bei Erlaß der Reichsverfassung, da Bismarck die Leitung des Eisenbahnwesens im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs in seine mächtige Hand nahm, auch der Kühnste zu hoffen wagte. Die deutschen Eisenbahnen haben mit an erster Stelle beigetragen zu dem großartigen Aufschwung von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft, den wir in dem vergangenen Menschenalter erlebt haben, sie sind in vielen deutschen Staaten das Rückgrat einer gesunden Finanzwirtschaft, sie sind ein gewaltiges Werkzeug in den Händen der Landesverteidigung. Zur Erreichung dieses Zieles hat der Reichskanzler die Wege wiederholt gewechselt und schließlich ist es in einer anderen Form erreicht worden, als Bismarck ursprünglich geplant. Der Schwerpunkt der Eisenbahnpolitik ruht heute nicht, wie er es in seiner nationalen Begeisterung erstrebte, beim Reich, er ruht bei den Regierungen der Eisenbahnen besitzenden Bundesstaaten. Aber die deutsch-nationale Richtung, die der große Kanzler der Eisenbahnpolitik gegeben hat, ist ihr auch nach seinem Abgang erhalten geblieben und alle deutschen Bundesstaaten, Preußen an der Spitze, sind unablässig bestrebt, den einheitlichen Zusammenschluß des deutschen Eisenbahnnetzes zu festigen und weiter auszubilden.

Unlagen.

1.

Schreiben des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten von Bismarck vom 24. Februar 1864 an den Finanzminister von Bodelschwingh und den Handelsminister Grafen von Hzenplitz, betreffend Verhandlungen mit Mecklenburg über Eisenbahnen und Aufhebung des Durchgangszolles auf der Berlin-Hamburger Bahn.¹⁾

Eure Excellenzen haben Sich in dem Schreiben vom 8. d. M. dafür ausgesprochen, auf den Vorschlag, welchen das Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Ministerium in seinem Schreiben vom 8. September v. J. zum Zwecke der Wiederaufnahme der seit dem Jahre 1861 ruhen gebliebenen kommissarischen Eisenbahnverhandlungen gemacht hat, nicht einzugehen, die Wiederaufnahme dieser Verhandlungen vielmehr fortdauernd an die Bedingung zu knüpfen, daß durch dieselbe die vollständige Beseitigung des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu erlangen und vertragsmäßig sicherzustellen sei. Nach sorgfältiger Erwägung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse glaube ich dieser Auffassung meinerseits nicht beitreten zu können.

Vom Standpunkte meines Ressorts kann ich es im allgemeinen nicht für ratsam erachten, unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen auf eine uns zur Seite stehende Regierung in einer Angelegenheit wie die vorliegende einen Druck auszuüben, dessen Wirkungen offenbar nur geeignet sein können, die uns günstigen Dispositionen zu schwächen. Diesem Momente glaube ich in der Frage, um welche es sich hier handelt, um so mehr ein entscheidendes Gewicht beimessen zu dürfen, als die Zweckmäßigkeit der Verbindung, in welche die Angelegenheit des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn mit den projektierten neuen Eisenbahnanschlüssen gebracht ist, mir an und für sich erheblichen Bedenken zu unterliegen scheint. Ich erlaube mir in dieser Hinsicht hervorzuheben, daß die Verkehrsinteressen Stettins begründeten Anspruch darauf haben dürften, durch diesseitige Zulassung und Förderung der direkteren Schienenverbindung zwischen Stettin und Hamburg endlich diejenige Vorbegünstigung ausgeglichen zu sehen, welche Berlin seit der Herstellung der Berlin-Hamburger Bahn auf Kosten Stettins genossen hat. Ich verkenne nicht, daß aus dem Fortbestande einer Durchgangsabgabe auf der Berlin-Hamburger Bahn für die neue Konkurrenzbahn der letzteren gewisse

¹⁾ Zum Teil abgedruckt bei Poschinger, *Altenstücke* I. S. 17 ff.

Vorteile erwachsen könnten; doch glaube ich, daß eine Ableitung des Verkehrs, welcher seine natürliche Richtung überhaupt mittelst der Berlin-Hamburger Bahn zu verfolgen hat, in beträchtlicherem Umfange dadurch wohl nicht herbeigeführt werden würde, namentlich, wenn eine Verminderung jener Transitabgabe hinzutritt. Das eigentliche Feld, auf welchem die Aufgabe der Abminderung und insbesondere diejenige der vollständigen Beseitigung des Transitzolls auf der Berlin-Hamburger Bahn zu lösen ist, scheint mir in der Förderung und Sicherstellung derjenigen Eisenbahnprojekte gegeben zu sein, die eine Konkurrenz mit der Berlin-Hamburger Bahn auf dem linken Elbufer bezwecken.

Nachdem die mecklenburgische Regierung nunmehr bereits ihre Geneigtheit dazu erklärt hat, auf einen Teil der Transitabgabe zu verzichten, kann ich es meinerseits daher nur für empfehlenswert erachten, auf eine nähere Verhandlung hierüber einzugehen, für die Herabsetzung des Transitzolles eine möglichst große Ausdehnung zu erlangen und das Zustandekommen der Eisenbahnverbindungen Pasewalk-Güstrow und Stralsund-Rostock nicht durch das fortgesetzte Verlangen eines definitiven Verzichtes der mecklenburgischen Regierung fernerweit in Frage zu stellen.

Wenn man sich die Bedeutung vergegenwärtigt, welche die Summen, um die es sich handelt, für die Finanzen Mecklenburgs¹⁾ haben, und welche nach Verhältnis der Einwohnerzahl Preußens der 30 mal größere Betrag für uns haben würde, so ist es nicht wahrscheinlich, daß die mecklenburgische Regierung das verlangte Opfer bringen werde, vielmehr anzunehmen, daß die fraglichen Eisenbahnen, deren eine für die weitere Verbindung Hamburgs mit den Ostprovinzen von hoher Wichtigkeit ist, unvollendet bleiben und die jetzigen Sätze des Transitzolls unvermindert fortbestehen.

Indem ich Ew. Excellenzen ganz ergebenst ersuche, gefälligst die Gelegenheit von den hier angedeuteten Gesichtspunkten aus nochmals in Erwägung zu nehmen und mir das Ergebnis sobald als tunlich mitteilen zu wollen, erlaube ich mir, schließlich Eure, des Herrn Ministers für Handel Excellenz geneigte Erinnerung darauf zurückzulenken, daß Seine Majestät der König Sich im vergangenen Jahre in Karlsbad mit der eventuellen Wiederaufnahme der fraglichen Verhandlungen auf der gegenwärtig gebotenen Grundlage einverstanden zu erklären geruht haben. Insofern jedoch dessenungeachtet Eure Excellenzen noch eine besondere ausdrückliche Modifizierung des Allerhöchsten Erlasses vom 27. Mai 1861 für erforderlich erachten sollten, um auf den Vorschlag der mecklenburgischen Regierung eingehen zu können, würde ich gern bereit sein, eine entsprechende neue Allerhöchste Order zu erwirken.

¹⁾ Die jährliche Einnahme aus dem Zoll betrug für Mecklenburg etwas über 200000 Taler.

2.

Schreiben des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten Grafen von Bismarck an den Handelsminister Grafen von Jbenplitz, betreffend die Venlo-Hamburger Eisenbahn.¹⁾ Berlin, den 3. Februar 1868.

Eure Erzellenz haben aus Anlaß meiner ergebensten Mitteilung vom 21. v. M., wegen der konkurrierenden Projekte für die Richtung der Venlo-Hamburger Eisenbahn, in dem gef. Schreiben vom 29. v. M. sich dahin ausgesprochen, daß dieselben es im allgemeinen für sehr bedenklich hielten, wenn ohne vorgängige Verständigung zwischen den beteiligten preußischen Ressortchefs, beziehungsweise ohne eventuelle vorgängige Einholung des Beschlusses des Staatsministeriums irgendwelche Angelegenheit vor das Bundeskanzleramt gebracht würde.

Ich nehme keinen Anstand, dieser Auffassung insoweit beizupflichten, als ich die Abgabe eines Votums der preußischen Regierung an den Bund in allen erheblichen Fällen nur nach vorgängiger Beratung innerhalb des königlichen Staatsministeriums nach wie vor beabsichtige. Dagegen glaube ich mich Eurer Erzellenz Einverständnis darüber versichert halten zu dürfen, daß in Angelegenheiten, welche verfassungsmäßig der Beaufsichtigung seitens des Bundes und der Gesetzgebung desselben unterliegen, einer Anregung Beschränkungen um so weniger entgegenstehen, als in solchen Angelegenheiten die unzweifelhafte Befugnis zu jeder Initiative nicht nur den Vertretern der königlichen Regierung, sondern auch denen aller anderen Bundesregierungen zusteht.

Eurer Erzellenz vermag ich darin nicht zuzustimmen, daß die Angelegenheit, um welche es sich im vorliegenden Falle handelt, zunächst und hauptsächlich nur dem deroseitigen Ressort angehöre. Die Bahn von Venlo nach Hamburg wird eine internationale sein, und die Frage ihrer Richtung berührt wesentliche Interessen mehrerer Staaten des Norddeutschen Bundes. Gerade diese Kriterien charakterisieren die vorliegende Angelegenheit in hervortretender Weise als eine der Kompetenz des Bundes unterliegende.

Nach den allgemeinen Bestimmungen im Art. 4 der Bundesverfassung unter Nr. 8 ist das Eisenbahnwesen überhaupt der Beaufsichtigung seitens des Bundes unterworfen, und überdies im Art. 41 dem Bunde sogar die Befugnis eingeräumt, jede im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtete Eisenbahn innerhalb des Bundesgebiets für Rechnung des Bundes herstellen zu lassen oder an Privatunternehmer zur Ausführung zu konzessionieren und mit dem Expropriationsrechte auszustatten. Ebenso unzweifelhaft würde es für den Fall, daß im vorliegenden Falle von seiten des

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch I. S. 37 ff.

Bundes die Herstellung der Linie durch Oldenburg und direkt über Bremen mit der einen oder anderen der gedachten Ausführungsmodalitäten beschlossen werden sollte, gemäß des letzten Absatzes des Art. 41 Preußen unbenommen bleiben, auch die konkurrierende Linie durch das preußische Gebiet ausführen zu lassen, auf welche dann die Bestimmungen der Bundesverfassung, Art. 41 bis 47 ebenso wie auf alle Eisenbahnen im Gebiete des Bundes anwendbar bleiben.

Im Hinblick auf jene allgemeine Bestimmung der Bundesverfassung, welche dem Bunde nicht bloß das Recht, sondern auch die Pflicht zur Aufsichtigung des Eisenbahnwesens aller Bundesstaaten zuweist, wird meinerseits stets die Verpflichtung anerkannt werden, der Bundesverwaltung die Mittel zu bieten, um stetig sowohl die allgemeine Lage des preußischen Eisenbahnwesens, als namentlich auch den Fortgang der wegen der Ausführung neuer, für den Verkehr wichtiger Eisenbahnen innerhalb Preußens schwebenden Verhandlungen übersehen zu können.

Schon dieser Gesichtspunkt allein würde mich darauf hingewiesen haben, den gegenwärtigen Stand der vorliegenden, preußischerseits bereits vor länger als vier Jahren aufgenommenen, jedoch auch nach Entfernung aller früheren hannoverschen Hemmnisse zurzeit noch nicht bis zur Beschlußfassung gereiften Angelegenheit zur Kenntnis des Bundeskanzleramtes zu bringen.

Indem ich mir die Ehre gebe, vom Standpunkte des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten das Vorstehende in Erwiderung auf Eurer Excellenz gefälliges Schreiben vom 29. v. M. ganz ergebenst zu bemerken, unterlasse ich nicht hinzuzufügen, daß ich von dem letztgedachten Schreiben dem Bundeskanzleramte unter dem Anheimgenben der zur weiteren Förderung der Angelegenheit etwa geeignet erscheinenden Maßnahmen Mitteilung gemacht habe.

3.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck an den Handelsminister Grafen von Hvenpliz, betreffend die Venlo-Hamburger Eisenbahn.¹⁾ Berlin, den 7. Februar 1868.

Eurer Excellenz geneigte Zuschrift an den Herrn Minister der auswärtigen Angelegenheiten vom 29. v. M. ist mir von demselben zur weiteren Veranlassung überandt worden und beehre ich mich, darauf folgendes zu erwidern.

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Neues Bismarck-Jahrbuch I. S. 39 ff.

Der Art. 4 der Verfassung des Norddeutschen Bundes unterwirft unter Nr. 8 der Beaufsichtigung seitens des Bundes und der Gesetzgebung desselben das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs, und der Art. 41, welcher dem Bunde diejenigen Rechte gewährt, welche dem Aufsichtsrecht in betreff der Herstellung neuer Linien vollen Nachdruck verleihen, läßt keinen Zweifel darüber, daß das Aufsichtsrecht des Bundes sich nicht nur auf die Ausstattung, die Tarife und den Betrieb der bestehenden, sondern auf die Anlage und Konzeffionierung neuer Eisenbahnen erstreckt. Ich würde daher, auch wenn der Herr Minister der auswärtigen Angelegenheiten die Frage betreffend die konkurrierenden Projekte für die Richtung der Venlo-Hamburger Eisenbahn zwischen Osnabrück und Bremen mir nicht zur Erwägung unterbreitet hätte, kraft der Bundesverfassung das unzweifelhafte Recht gehabt haben, die Angelegenheit vor das Forum des Bundes zu ziehen, um die verfassungsmäßige Einwirkung des Bundes dahin vorzubereiten, daß der Linie die Richtung gegeben werde, welche dem Interesse der Landesverteidigung oder dem Interesse des allgemeinen Verkehrs entspricht. Und ebenso wie der Herr Minister der auswärtigen Angelegenheiten, würde die Großherzoglich Oldenburgische Regierung jeden Augenblick das Recht haben, die streitige Frage, bei welcher das Interesse des allgemeinen Verkehrs jedenfalls beteiligt ist, und das Interesse der Landesverteidigung doch wenigstens beteiligt sein kann, vor das Forum des Bundes zu bringen. Welche Mittel der Bund anwenden kann, um seiner Entscheidung Nachdruck zu verleihen, glaube ich hier unerörtert lassen zu können, da ich nicht voraussetze, daß der Bund wegen der vorliegenden Frage in die Lage kommen könnte, den praktischen Wert der ihm verliehenen Befugnisse auf die Probe zu stellen. Die Angelegenheit liegt meines Erachtens vielmehr so, daß Preußen in seiner Eigenschaft als Einzelstaat sowohl, wie in seiner Eigenschaft als Präsidialmacht das dringende Interesse hat, die streitige Frage selbst an den Bund zu bringen und die Entscheidung desselben anzuerkennen.

Preußen hat, mit Rücksicht auf die im Vertrage vom 20. Juli 1853 Oldenburg gegenüber übernommene Verpflichtung, bei der vormaligen hannoverschen Regierung selbst die Linie über Damme, Bockta und Wildeshausen befürwortet. Hannover wählte gleichwohl, lediglich von seinem besonderen Interesse geleitet, die Linie, welche auf seinem Staatsgebiete blieb. Da inzwischen Hannover mit Preußen vereinigt ist, so steht allerdings Preußen formell das Recht zu, aus denselben Gründen, welche für Hannover leitend waren, der auf seinem Gebiete bleibenden Linie den Vorzug zu geben. Aber Preußen hat gleichzeitig den Norddeutschen Bund begründet und demselben eine Verfassung gegeben, welche in bezug auf das Eisenbahnwesen der Präsidialmacht die Pflicht auferlegt, dahin zu wirken, daß bei der Konzeffionierung von Eisenbahnen nicht lediglich das partikulare Interesse des konzeffionierenden Staats, sondern das allgemeine Verkehrsinteresse maßgebend sei. Mit Rücksicht hierauf wird Preußen bei der Wahl der Linie seine Entscheidungsgründe nicht aus dem partikularen Interesse seiner beteiligten

Gebietsteile, sondern aus dem gemeinsamen Verkehrsinteresse nehmen müssen. Da die Richtung der Linie zwischen Osnabrück und Bremen zwischen Preußen und Oldenburg streitig ist, und Oldenburg für seine, früher von Preußen befürwortete Linie das Interesse des allgemeinen Verkehrs ebenfalls geltend macht, so würde Preußen mit sich selbst in Widerspruch treten, wollte es die Entscheidung dieser Frage nicht vor die Instanz bringen, welche es selbst zu dem Zwecke geschaffen hat, damit das Interesse des allgemeinen Verkehrs gegenüber dem partikularen Interesse der Bundesstaaten bei der Herstellung neuer Bahnen gewahrt und zur Geltung gebracht werde.

Überdies liegt die fernere Tatsache vor, daß der oldenburgischen Regierung, nachdem sie bei Gelegenheit der Vollziehung des Bündnisvertrages vom 18. August 1866 auf ihre Wünsche in betreff der Richtung der Venlo-Hamburger Bahn zurückgekommen war, preussischerseits die ausdrückliche Zusicherung erteilt ist, daß ohne Rücksicht darauf, welche Territorien innerhalb des Norddeutschen Bundes von der Bahn berührt würden, die dem gemeinsamen Verkehrsinteresse am meisten entsprechende Bahnlinie gewählt werden solle. Diese Zusicherung würde wenig Wert haben, wenn Preußen lediglich seinem Ermessen die Entscheidung der zweifelhaften und schwierigen Frage vorbehalten wollte, welche von den konkurrierenden Linien den gemeinsamen Verkehrsinteressen am meisten entspricht, zumal es für die zur Entscheidung dieser Frage nötigen Untersuchungen auf Behörden angewiesen ist, welche gewohnt und verpflichtet sind, das spezielle Interesse der Provinz Hannover wahrzunehmen. Es ist für Preußen ein Gebot der Loyalität, die Entscheidung jener Frage in die Hände der zur Wahrung der gemeinsamen Verkehrsinteressen geschaffenen Instanzen zu legen.

Für Preußen dies nicht aus eigener Initiative, so steht nichts im Wege, daß Oldenburg entweder die Intervention des Bundes auf Grund des Art. 4 oder die Entscheidung des Bundesrats auf Grund des Art. 76 der Verfassung des Norddeutschen Bundes anrufe. Dieser durchaus nicht unwahrscheinlichen Eventualität gegenüber erfordert es die Würde der leitenden Macht des Norddeutschen Bundes, aus eigener Initiative und bevor eine Entscheidung getroffen ist, welche durch die Organe des Bundes in Frage gestellt werden kann, die Angelegenheit vor diese Organe zu bringen.

Aus diesen Gründen schmeichle ich mir, daß Eure Excellenz nach nochmaliger Erwägung der Sache die Angemessenheit des Weges erkennen werden, den ich in dieser Angelegenheit weiter zu verfolgen gedenke.

Für den zweckmäßigsten Weg erachte ich es nämlich, die Angelegenheit dem Bundesrate zur Beschlußnahme zu unterbreiten. Es wird dies geschehen mittels einer objektiven Darstellung der Sachlage und Mitteilung derjenigen Vorarbeiten und Erhebungen, welche von preussischer oder oldenburgischer Seite mir zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt werden. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft werde ich auffordern, sich über die Linie zu erklären, für welche sie konzessioniert zu werden wünscht, und es wird demnächst Sache des Ausschusses des Bundesrats für Eisenbahnen, Post und

Telegraphen sein, die ihm notwendig scheinenden weiteren Informationen einzuziehen, resp. durch die betreffenden preußischen oder oldenburgischen Organe einziehen zu lassen. Das Gutachten des Ausschusses und die Entscheidung des Bundesrats wird dann entweder die Wahl der östlichen Linie Oldenburg gegenüber vollkommen rechtfertigen, oder zu der Entschliessung Preußens führen, von welcher es sich nach seiner eigenen Politik durch die Rücksicht auf lokale Interessen nicht abwendig machen lassen darf.

4.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck vom 6. Januar 1870 an die preußischen Minister für Handel usw. und der Finanzen betr. die Gotthardbahn.

Die Herstellung einer Alpenbahn durch die Zentralschweiz, welche seit Jahren Gegenstand sehr eingehender Erörterungen gewesen, wurde, wie Curer Erzellenz bekannt, von den zunächst beteiligten Staaten von vornherein als ein internationales Unternehmen im weiteren Sinne betrachtet, zu dessen Ausführung man die eigenen finanziellen Kräfte als unzureichend erkannte und für welches man sich berechtigt glaubte, eine materielle Unterstützung aller im Norden der Schweiz gelegenen und insbesondere auch der deutschen Staaten, denen ein Interesse an dem Zustandekommen der Alpenbahn nachgewiesen sei, in Anspruch zu nehmen. Die in den Jahren 1865 und 1866 durch die Eisenbahnkomitees an die Regierungen von Preußen, Württemberg, Baden, Großherzogtum Hessen und Nassau dieserhalb gerichteten Anträge hatten zu einem Ergebnis nicht geführt und ebensowenig die auf den Wunsch der badischen Regierung von Preußen zur Herbeiführung einer gemeinsamen kommissarischen Erörterung der Subventionsfrage im Februar 1866 an die bezeichneten Regierungen erlassenen Einladungen, indem die bald darauf eintretenden kriegerischen Ereignisse die Alpenbahnfrage zurückdrängten. Nach Beendigung des Krieges wurde die Angelegenheit von den schweizerischen Organen unter Anrufung der Vermittlung des Norddeutschen Bundes wieder aufgenommen, und die zwischen dem letzteren, Italien, der Schweiz und Baden gepflogenen Verhandlungen haben nicht nur zur Folge gehabt, daß die bis dahin streitige Richtung der Alpenbahn durch die ausschließliche Wahl des Gotthardpasses festgestellt, sondern auch, daß die Ausführbarkeit des Unternehmens in einer zu Bern stattgehabten internationalen Konferenz in eingehender Weise geprüft, die Höhe des Anlagekapitals, die Rentabilität der Bahn und die Höhe der eventuellen Subventionssumme ermittelt und somit eine Basis für die ferneren Entschliessungen der beteiligten Regierungen gewonnen wurde.

Eine gedrängte Darstellung der gepflogenen Verhandlungen enthält die Denkschrift¹⁾, welche ich mich beehre Eurer Excellenz beifolgend mit der Bitte um Rückgabe ganz ergebenst zu übersenden. Inhalts derselben ist das Anlagekapital für die Gotthardbahn auf 187 000 000 Fr. veranschlagt und die Subventionssumme auf 85 000 000 Fr. festgestellt. Von der letzteren sind durch die Schweiz 20, durch Italien 45 Millionen Fr. bereits übernommen, und bezüglich des Restes von 20 Millionen Fr. wird die Erwartung gehegt, daß solcher durch die deutschen Staaten, von denen Baden zur Übernahme von 3 Millionen sich bereit erklärt hat, gedeckt werden wird.

Seitens des Norddeutschen Bundes ist ein finanzielles Engagement bisher nicht eingegangen, ich beabsichtige indessen, die Angelegenheit nunmehr einer Beratung im Bundesrate zu unterbreiten und damit einen Antrag auf finanzielle Beteiligung an dem Unternehmen zu verbinden, vermag dieses jedoch nur unter der Voraussetzung, daß

1. die bei der Herstellung der Gotthardbahn wesentlich interessierten Privateisenbahngesellschaften Rheinlands und Westfalens sich mit einer namhaften Summe, welche in minimo auf 25 % der Beteiligung des Norddeutschen Bundes zu fixieren, beteiligen und daß
2. Preußen als Eigentümer der Nassauischen, Hannoverschen und Main-Wefer-Bahn, insbesondere aber als Eigentümer der Kohlenbergwerke an der Saar, denen durch die Gotthardbahn ein neues und günstiges Absatzgebiet eröffnet und die Konkurrenz gegen die englische Kohle ermöglicht wird, außer der aus der Beteiligung des Bundes entfallenden Quote eine entsprechende Summe beisteuert.

Ich zweifle nicht, daß Eure Excellenz diese Anforderung als gerechtfertigt anerkennen werden und beehre mich, Hochdieselben ganz ergebenst zu ersuchen, die Verhandlungen mit den betreffenden Eisenbahngesellschaften geneigtest einleiten und mich durch eine Mitteilung von dem Resultate derselben, sowie durch eine Rückäußerung über die Höhe der Beteiligung Preußens erfreuen zu wollen.

Da in dem zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossenen Vertrage stipuliert worden, daß die Zusagen bezüglich der Subventionen erst durch den Beitritt der deutschen Staaten perfekt werden, und dieselben erlöschen, sobald der Beitritt nicht bis Ende April cr. erfolgt, so ist die tunlichste Beschleunigung wünschenswert.

Dem Herrn Finanzminister habe ich Abschrift dieses Schreibens übersandt.

¹⁾ Vgl. S. 26.

5.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes, Grafen von Bismarck vom 24. März 1870 an den preussischen Handelsminister, Grafen von Ikenplitz, betr. die Gotthardbahn.

Eurer Exzellenz beehre ich mich für die Mitteilungen in dem die Subventionierung der Gotthardbahn betreffenden gefälligen Schreiben vom 21. d. M. meinen verbindlichsten Dank zu sagen.

Daß die Vorstände der drei großen Eisenbahngesellschaften Rheinlands und Westfalens sich nicht geneigt zeigen, das Gotthardunternehmen durch finanzielle Beihilfe zu unterstützen und dadurch die Bedeutung anzuerkennen, welche dieses Unternehmen nicht nur für die industrielle Entwicklung der von ihren Bahnen durchzogenen Landesteile im allgemeinen, sondern auch speziell für die Hebung des Verkehrs auf diesen Bahnen und der Rentabilität derselben unzweifelhaft hat, habe ich um so mehr zu bedauern, als ich die Anforderung an den Bundesrat beziehungsweise Reichstag auf eine materielle Beteiligung des Bundes schwer würde motivieren können, wenn ich nicht neben der Teilnahme Preußens auch die der drei meist interessierten Eisenbahngesellschaften in sichere Aussicht zu stellen vermag.

Der Wortlaut der statutarischen Festsetzungen über die Beteiligung an anderen Eisenbahnunternehmungen gewährt den Gesellschaftsvorständen allerdings ein bequemes Mittel, um das nähere Eingehen auf die gestellten Anforderungen abzulehnen, Vorgänge anderer Art haben jedoch die Gesellschaftsstatuten nicht als ein unübersteigliches Hindernis erscheinen lassen, wenn es sich darum handelte, für öffentliche Zwecke Opfer zu bringen, und wenngleich ich weit entfernt bin, den Gesellschaftsvorständen aus derartigen Dispositionen über den Reingewinn einen Vorwurf zu machen, so bestärken sie mich doch in der Annahme, daß es denselben bei gutem Willen nicht unmöglich sein wird, Mittel und Wege ausfindig zu machen, welche ihre Beteiligung an einem Unternehmen gestatten, das durch seine Rückwirkung den beigesteuerten Summen lediglich den Charakter von Vorschüssen gibt. Ich vermag deshalb die Hoffnung auf eine Verständigung noch nicht aufzugeben und nehme daher gern Eurer Exzellenz gefälliges Anerbieten an, einen erneuerten Versuch zu machen. Daß dieser Versuch auf dem Wege mündlicher Verhandlung mit den Gesellschaftsvorständen zu machen sei, darf ich, schon mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit äußerster Beschleunigung, als auch Eurer Exzellenz Absichten entsprechend voraussetzen.

Es erscheint mir nicht unbedingt erforderlich, daß die etwaigen Bewilligungen durch Abänderung der Statuten beziehungsweise durch die Beschlüsse der Generalversammlungen schon vor der Beratung im Bundesrate oder Reichstage beziehungsweise vor dem 1. Mai sichergestellt werden, ich

halte es vielmehr für genügend, wenn die Gesellschaftsvorstände die Verpflichtung übernehmen, für ihre Entschlüsse die Zustimmung der Generalversammlungen herbeizuführen.

Der Druck der Denkschrift ist angeordnet und werde ich nicht ermangeln, demnächst einige Exemplare zu Eurer Excellenz Verfügung zu stellen.

6.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck vom 15. September 1867 an den Chef des Generalstabes der Armee von Moltke, betreffend das künftige militärische Eisenbahnnetz.¹⁾

Der Schluß der Mitteilung d. d. Kreisau, den 6. d. M., für welche Eurer Excellenz ich meinen verbindlichsten Dank sage, hat mich veranlaßt, den an sich wünschenswerten Ausbau des norddeutschen Eisenbahnnetzes aus dem militärischen Gesichtspunkte bei dem Handelsministerium anzuregen. Meines Erachtens würde es auf die Herstellung beziehungsweise Vollendung folgender Linien ankommen:

1. Berlin—Lehrte,
2. Wehra—Hanau,
3. Nordhausen—Kassel,
4. Hamburg—Wenloe,
5. Kassel—Köln,
6. Gera—Koburg oder einer sonstigen Linie von Ostthüringen nach dem Untermain,
7. Trier—Koblenz.

Bevor ich weitere Schritte in der Sache tue, erbitte ich mir Eurer Excellenz Äußerung, ob Hochdieselben diese sieben Linien für die hauptsächlichsten halten, die eine oder andere entbehrlich finden, oder einige, und welche, für den bezeichneten Zweck erforderliche, vermiffen.

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Aktenstücke I. S. 101.

7.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck an das preussische Staatsministerium betr. die Bestimmungen der Verfassung des Norddeutschen Bundes über das Eisenbahnwesen und Mitteilung verschiedener hierauf bezüglicher Gegenstände. Berlin, den 8. Februar 1868.

Der Artikel 4 der Verfassung des Norddeutschen Bundes unterwirft der Beaufsichtigung seitens des Bundes und der Gesetzgebung desselben unter Nr. 8 das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs. Der Abschnitt VII bestimmt näher den Umfang und die Zwecke dieses Aufsichtsrechts, die Pflichten der Bundesregierungen und der Eisenbahnverwaltungen. Das Aufsichtsrecht des Bundes bezieht sich hiernach auf die Herstellung neuer Eisenbahnlinien, auf die Anlegung und Ausrüstung der Bahnen nach einheitlichen Normen, die Herstellung übereinstimmender Betriebseinrichtungen, die Einführung gleicher Bahnpolizeireglements, die Erhaltung der Eisenbahnen in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande, die Ausrüstung derselben mit ausreichenden Betriebsmitteln, auf die Fahrpläne und den einheitlichen Betrieb des Gütertransports, endlich auf die Tarife.

Der unterzeichnete Bundeskanzler glaubt des Einverständnisses der hohen Bundesregierungen versichert zu sein, wenn er davon ausgeht, daß der Bund den ihm durch die Verfassung in bezug auf das Eisenbahnwesen im gemeinsamen Interesse auferlegten Pflichten nur dann genügen kann, wenn er durch seine Organe fortlaufend von den Vorgängen und Einrichtungen, welche seiner Aufsicht und Kontrolle unterworfen sind, Kenntnis nimmt, und daß es zunächst darauf ankommt, diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche notwendig sind, um ihm diese Kenntnisnahme zu sichern. Zu diesem Zweck erlaubt sich der Unterzeichnete, die hohen Bundesregierungen ganz ergebenst zu ersuchen, gefälligst veranlassen zu wollen, daß ihm in Beziehung auf sämtliche Eisenbahnen, deren Verwaltungen in Ihrem Gebiete ihren Sitz haben, über folgende Gegenstände Mitteilung gemacht werde:

1. die bestehenden Fahrpläne für den Personen- und für den Güterverkehr und jede Veränderung, welche künftig in denselben vorgenommen wird,
2. die bestehenden Tarife für den Personen- und Gütertransport und jede Veränderung, welche an denselben vorgenommen wird,
3. die Betriebs- und Bahnpolizeireglements und die in denselben eintretenden Abänderungen,
4. die Jahresberichte, welche die Eisenbahnverwaltungen veröffentlichen.

Von neuen Eisenbahnprojekten ist dem Unterzeichneten durch die beteiligten hohen Bundesregierungen bereits wiederholt die durch Artikel 4 Nr. 8 der Bundesverfassung begründete Mitteilung gemacht. Er darf sich daher versichert halten, daß solche Mitteilungen auch ferner erfolgen werden.

Der Kanzler des Norddeutschen Bundes.
gez. v. Bismarck.

8.

Schreiben des Ministerpräsidenten Grafen von Bismarck an den preussischen Handelsminister Grafen von Tzenplig, betr. Ausführung der Art. 42—45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes.¹⁾ Berlin, den 11. Dezember 1869.

Ew. Excellenz Bestreben, für die Belebung des Eisenbahnbetriebes neue Wege zu finden, hat bei der Diskussion über den Etat des Handelsministeriums eine neue Gelegenheit seiner Betätigung gefunden. Um so gewisser darf ich hoffen, daß Ew. Excellenz mit mir darüber einverstanden sein werden, daß es sich empfiehlt, die Bestimmungen der Art. 42—45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in höherem Maße als bisher zu verwerten. Von der Befugnis, welche dort dem Bunde verliehen ist, hat man bisher meines Wissens — abgesehen von einem einzelnen, die Benugung der Kölner Rheinbrücke betreffenden Falle — noch keinen Gebrauch gemacht.

Uebelstände, welche durch die Zersplitterung der deutschen Eisenbahnen unter zahlreiche Staats- und Privatverwaltungen entstanden sind und welche früher nur im Wege der Verhandlung mit den verschiedenen Staatsregierungen resp. den einzelnen Eisenbahngesellschaften beseitigt werden konnten, würden jetzt durch sachkundige Handhabung der allegierten Verfassungsartikel leichter zu heben sein, so daß die Eisenbahnen des Bundesgebiets in der That wie ein einheitliches Netz verwaltet werden, mit übereinstimmenden Betriebseinrichtungen und Bahnpolizei-Reglements, mit ineinandergreifenden Fahrplänen, direkten Expeditionen im Personen- und Güterverkehr und mit möglichst gleichmäßigen billigen Tarifen, namentlich auch für landwirtschaftliche Produkte, Salze und Düngmaterialien.

Ich meine, daß das Interesse des preussischen, wie des allgemeinen deutschen Verkehrs uns mahnt, die Mittel nicht unbenutzt zu lassen, welche die Bundesverfassung uns in der gedachten Beziehung bietet. Ew. Excellenz als Chef der Preussischen Eisenbahnverwaltung sind besser imstande als ich, zu übersehen, welche Wege einzuschlagen sind, um die Mittel, welche die

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Aktenstücke I. S. 140 ff.

Bundesverfassung der Krone Preußen darbietet, im Interesse der materiellen Entwicklung und der nationalen Konsolidation Deutschlands angemessen zu verwerten. Als Mitglied des Staatsministeriums habe ich das Bedürfnis, mich hierüber im preussischen Interesse zu informieren und mit dem königlichen Staatsministerium zu erwägen, ob und welche Anträge etwa an die Bundesverwaltung zu stellen sind. Ev. Erzellenz ersuche ich daher ganz ergebenst, Ihre Ansicht über den Gegenstand mir sobald als tunlich geneigtest mitzuteilen.

gez. v. Bismarck.

9.

Schreiben des Ministerpräsidenten Grafen von Bismarck vom 10. Januar 1870 an den Kanzler des Norddeutschen Bundes, betr. die Bundesgewalt in Eisenbahnsachen.¹⁾

Als Vorsitzender des Preussischen Staatsministeriums habe ich im Interesse des preussischen Eisenbahnverkehrs den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Grafen von Hohenhausen durch das abschriftlich beifolgende Schreiben vom 11. Dezember v. J.²⁾ darauf aufmerksam gemacht, daß es sich empfehlen dürfte, die Bestimmungen in Art. 42 bis 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes für die Entwicklung des norddeutschen Eisenbahnverkehrs in höherem Maße als bisher zu erwarten. Ich erbat mir dabei seinen Rat darüber, welche Wege zu diesem Behufe einzuschlagen seien.

In dem abschriftlich beifolgenden Antwortschreiben erkennt der genannte Herr Minister die Bedeutung der in Gemäßheit der Anträge des königlichen Handelsministeriums seinerzeit in die Bundesverfassung aufgenommenen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen in vollem Maße an, hebt hervor, daß der Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen schon in vieler Beziehung das Beste, was durch Anwendung der Bundesverfassungsbestimmungen zu erreichen wäre, und empfiehlt:

1. den „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Vereins-Eisenbahnen“ obligatorische Geltung für die Bahnen des Norddeutschen Bundes zu verschaffen;
2. die „Allgemeinen Bestimmungen zur Sicherung des Betriebes vom 1. Juli 1868“ als Bahnpolizeireglement des Norddeutschen Bundes, sowie
3. das „Reglement für den Vereins-Güter- und Personenverkehr vom 1. März 1865“ als Bundesbetriebsreglement zu adoptieren;
4. bei den Bundesregierungen darauf hinzuwirken, daß sie bei neuen

¹⁾ Poschinger, Aktenstücke I. S. 146 ff.

²⁾ Anl. 8.

Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung und Abänderung der Fahrpläne sich vorbehalten, desgleichen

5. in die Statuten die Verpflichtung aufzunehmen, auf Verlangen der Staatsregierung bei größeren Entfernungen den Einpennigtarif für den Transport von Kohlen und Koks und eventuell der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen, während das Mittel, die Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung zu niedrigen Tarifen zu zwingen, bedenklich erscheine;
6. die Bildung eines besonderen Eisenbahnausschusses bei dem Bundesrat in Erwägung zu ziehen.

Wenn von preußischem Standpunkte aus ein Interesse vorliegt, durch Ausführung der gedachten Bestimmungen der Bundesverfassung die Entwicklung des preußischen Eisenbahnverkehrs in seinen Beziehungen zu dem der übrigen Bundesstaaten zu fördern, so wird dem Bunde neben dieser Aufgabe der Beruf obliegen, von den Befugnissen, welche die Verfassung ihm gewährt, jeden Gebrauch zu machen, welcher geeignet ist, die nationalen Sympathien für die Bundesinstitutionen zu kräftigen. Jede Befriedigung berechtigter Wünsche des Publikums, jede Abstellung allgemein empfundener Uebelstände im Betriebe einzelner oder mehrerer Bahnen, jede Erleichterung des Verkehrs, welche dem Bunde beizumessen ist, wird gerade im Gebiete des Eisenbahnverkehrs von der Gesamtheit der Bevölkerung täglich und unmittelbar empfunden und dem Bunde gedankt werden. Derselbe ist durch die in Abschnitt VII der Verfassung enthaltenen Bestimmungen befähigt, sich und seine Institutionen in weiten Kreisen, und namentlich in solchen, wo sie bisher fehlen, lebhaftere Sympathien zu erwerben.

Aus diesen Gründen ersuche ich Eure Excellenz, den Gegenstand im Schoße der Bundesverwaltung baldigst in Erwägung zu ziehen.

10.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck vom 1. Januar 1869 an den preuß. Handelsminister Grafen von Bennigsen, betr. den Einpennigtarif auf den preussischen Eisenbahnen.

Mit lebhaftem Interesse habe ich von der Nachweisung Kenntnis genommen, welche Eure Excellenz mir mittelst gefälligen Schreibens vom 14. v. M. u. J. übersandt haben und welche diejenigen Frachtartikel aufführt, die zurzeit auf den preussischen Bahnen zum Pennigtarif befördert werden. Eurer Excellenz ermangele ich nicht für die Übermittlung dieses reichen Materials den ganz ergebensten Dank auszusprechen.

Bei Durchsicht der Nachweisung sind mir neben der Verschiedenheit in den Einheitsätzen auf den einzelnen Bahnen beziehungsweise in den einzelnen Verbänden die Abweichungen aufgefallen, welche in der Höhe des Expeditionszuschlags oft auf einer und derselben Bahn vorkommen. Wenngleich ich überzeugt bin, daß bei Normierung desselben nach rationellen Grundsätzen verfahren worden, so ist es mir doch gegenüber den vielen Anträgen auf Beseitigung dieser Zuschläge, Ermäßigung der Frachten usw. und weil ich beabsichtige, die mitgeteilte Nachweisung zu einer die sämtlichen Bahnen des Norddeutschen Bundes umfassenden Vorlage beim Bundesrate beziehungsweise bei dem Reichstage zu benutzen, erwünscht, über die für die Normierung maßgebend gewesenen Grundsätze im allgemeinen unterrichtet zu werden. Zugleich erlaube ich mir noch über folgende einzelne Punkte um eine gefällige Äußerung ergebenst zu bitten.

pp. (folgen die einzelnen Punkte, die heute ohne Interesse sind).

Der Kanzler des Norddeutschen Bundes.
gez. v. Bismarck.

11.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck an sämtliche Bundesregierungen vom 29. Januar 1869, betreffend den Einpfennigtarif. Aufnahme einer Bestimmung darüber in die Eisenbahnkonzessionen.¹⁾

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes stellt im Artikel 45 dem Bunde die Aufgabe, dahin zu wirken, daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif und zuvor zunächst tunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde.

Zu den Mitteln, welche dem Bunde zur Förderung dieser Aufgabe zu Gebote stehen, gehört ohne Zweifel auch die Einwirkung auf die Beschlußnahme der Bundesregierungen bei Erteilung von Konzessionen für neue Eisenbahnen.

Der unterzeichnete Bundeskanzler ist nicht der Meinung, daß die Einführung des Einpfennigtarifs für die aufgeführten Artikel ausnahmslos als allgemeine Konzessionsbedingung für Eisenbahnen aufzustellen sei, denn es könnte dadurch im einzelnen Falle der Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes ein Hindernis bereitet werden. Ob eine solche Bedingung im wohlverstandenen Interesse des Verkehrs liegt, wird vielmehr in jedem einzelnen

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Aktenstücke I. S. 123 ff.
v. d. Leyen, Eisenbahnpolitik.

Falle mit Rücksicht auf die zu erwartenden Betriebsverhältnisse der Bahn und auf die Wahrscheinlichkeit eines regelmäßigen und umfangreichen Verkehrs mit den in Frage stehenden Artikeln zu erwägen sein. Wenn aber die Verhältnisse eines projektierten Eisenbahnunternehmens so liegen, daß besondere Ursachen der Verteuerung des Transports nicht anzunehmen sind, daß vielmehr niedrige Tariffätze einen ausgedehnten und dadurch regelmäßigen Transport gewisser Massenprodukte herbeizuführen versprechen, alsdann würde es sich unter spezieller Prüfung dieser Vorbedingungen nach der Ansicht des Unterzeichneten empfehlen, bei der Konzessionierung auf Sicherung der Annahme des Einpfennigtarifs im Sinne des Artikel 45 der Bundesverfassung Bedacht zu nehmen. Die Königlich Preussische Regierung hat zur Erreichung des angestrebten Zieles auf den Wunsch des Unterzeichneten in eine der kürzlich erteilten Konzessionen beziehungsweise in die der landesherrlichen Genehmigung unterbreiteten Statuten die nachfolgende Bestimmung aufgenommen:

„Die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate werden außer durch die bestehenden und noch zu erlassenden Gesetze im allgemeinen durch die zu erteilende landesherrliche Konzession und das gegenwärtige Statut bestimmt. Insbesondere aber bleibt dem Staate vorbehalten die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs, sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr, sowie jeder Abänderung der Tarife. Auf Verlangen der Staatsregierung ist die Gesellschaft verpflichtet, auf der Bahn bei größeren Entfernungen den Einpfennigtarif für den Transport von Kohlen und Koks und eventuell der übrigen im Art. 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen.“

(§ 9 des unterm 25. November v. J. Allerhöchst bestätigten Statuts der Hannover—Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft, Preussische Gesetzsammlung 1869 S. 1 ff.)

Der Unterzeichnete glaubt sich des Einverständnisses der pp. pp. versichert halten zu dürfen, wenn er Hochdieselbe ergebenst ersucht, bei Konzessionierung neuer Bahnlinien im pp. pp. in geeigneten Fällen von ähnlichen Gesichtspunkten ausgehen zu wollen. Auch würde ihm bei den Mitteilungen der (Tit.) über Eisenbahnprojekte, deren Konzessionierung beabsichtigt wird, eine jedesmalige Äußerung über die in Rücksicht auf die eventuelle Sicherung des Einpfennigtarifs für Massenprodukte etwa bestehende Absicht sehr erwünscht sein.

Der Kanzler des Norddeutschen Bundes.
gez. v. Bismarck.

12.

Schreiben des Kanzlers des Norddeutschen Bundes Grafen von Bismarck an den Handelsminister Grafen von Frenplitz, betreffend die geschäftliche Behandlung der Eisenbahnangelegenheiten unter Bundesregierungen.¹⁾

Eure Exzellenz haben meine Vermittlung zu dem Zwecke in Anspruch genommen, um aus Anlaß der von der königlich Sächsischen Regierung gewünschten Zustimmung Preußens zur Herstellung einer von Löbau in nördlicher Richtung an die Berlin—Görlitzer Bahn heranzuführenden Eisenbahn darauf hinzuwirken, daß auch sächsischerseits das Zustandekommen der fernereit projektierten Bahnen von Görlitz nach Zittau und von Görlitz nach Reichenberg gefördert werden möchte.

Als Kanzler des Bundes glaube ich dahin streben zu müssen, daß die in Eisenbahnangelegenheiten zwischen den Regierungen einzelner Bundesstaaten obwaltenden Differenzen in dem durch die Bundesverfassung vorgezeichneten Wege zur Erledigung geführt werden. Eurer Exzellenz Zustimmung und Mitwirkung zur Durchführung dieser Aufgabe glaube ich mich ganz besonders infolge der wegen der speziellen Vertretung des preußischen Eisenbahnressorts im Bundesrate bereits getroffenen Einleitungen versichert halten zu dürfen. Demgemäß erachte ich für empfehlenswert, hieraus überhaupt auch für die fernere geschäftliche Behandlung der Angelegenheiten der Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte, soweit es dabei auf ein Zusammenwirken einzelner Bundesregierungen ankommt, die entsprechenden Folgerungen herzuleiten, resp. solche mehr, als bisher geschehen, hervortreten zu lassen. Ein zutreffender Grund, die geschäftliche Behandlung solcher Eisenbahnangelegenheiten, solange sie als innere Bundesangelegenheiten zu betrachten sind, mit Formen eines diplomatischen Verkehrs zu bekleiden, scheint mir nicht vorhanden zu sein. In Fällen, wo die kompetenten Ressortbehörden der beteiligten Bundesstaaten sich nicht zu einigen vermögen, kann füglich einer jeden der beteiligten Bundesregierungen überlassen bleiben, die Angelegenheit bei dem Bundesrate zur Erörterung und Entscheidung bringen zu lassen.

Eurer Exzellenz erlaube ich mir im vorliegenden Falle anheimzustellen, die Verständigung mit der königlich sächsischen Regierung zunächst in der Form versuchen zu wollen, daß Eure Exzellenz den Herrn Ministerialdirektor Weis haupt beauftragen, in seiner Eigenschaft als Mitglied des Bundesrats vertrauliche Besprechungen mit seinem sächsischen Kollegen anzuknüpfen. Solange Minister v. Friesen hier nicht anwesend ist, wird entweder der zu dessen Vertretung bestimmte Gesandte v. R ö n n e r i c h oder der Geheime Regierungsrat S c h m a l z das entsprechende Organ der sächsischen Regierung darstellen.

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch S. 48. Ein Datum wird nicht angegeben.

13.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Direktor im Reichskanzleramt Cä, betreffend die Ausstattung der Eisenbahnen mit Betriebsmaterial. Warzin, 31. Juli 1871.¹⁾

Ich habe den Eindruck, daß die Eisenbahnen, um hohe Dividenden zu erzielen, das Betriebsmaterial besonders an Wagen auf einem Stande erhalten, bei dem sie den Anforderungen des Verkehrs nicht genügen können. Es ist mir daher von Interesse zu wissen, ob eine gesetzliche Pflicht der Bahnen zur Annahme und Beförderung von Gütern und ein, solcher Pflicht entsprechendes Klagerecht des Publikums besteht. Ich betrachte diese Pflicht als das Äquivalent des großen, jede Konkurrenz ausschließenden Privilegiums der Eisenbahnen und des schonenden Verfahrens, welches die Regierungen bisher in betreff der Anlage von Parallelbahnen beobachtet haben. Um beurteilen zu können, inwieweit diese Pflicht besteht oder im Wege der Gesetzgebung herzustellen ist, ersuche ich Eure Hochwohlgeboren ergebenst, mir die einschlagenden Bestimmungen aus der Gesetzgebung Preußens und der übrigen größeren Bundesstaaten mitteilen zu wollen.

(gez.) Fürst von Bismarck.

14.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Präsidenten des preußischen Staatsministeriums Grafen von Roon und die Mitglieder des Staatsministeriums, betreffend die preußische Eisenbahnpolitik. Berlin, den 1. März 1873.²⁾

In Anknüpfung an die mündlichen Verhandlungen in der heutigen Staatsministerial-Sitzung erlaube ich mir Ew. Excellenz die nachstehenden Anträge mit dem ergebensten Ersuchen vorzulegen, dieselben dem königlichen Staatsministerium zur Beratung und Beschlußnahme geneigtest unterbreiten zu wollen. Ich habe im Laufe der Jahre bereits vielfach Gelegenheit gehabt, bei den Beratungen des Staatsministeriums über die staatliche Behandlung der Eisenbahnfrage meinen von den bisher vom königlichen Handelsministerium befolgten Grundsätzen abweichenden Ansichten Ausdruck zu geben.

Wenn ich bisher meinem Dissense einen stärkeren Ausdruck, als den eines abweichenden Votums in einzelnen Fragen nicht gegeben habe, so bin ich dabei von der Überzeugung geleitet worden, daß die unter schwierigen

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Aktenstücke I. S. 157.

²⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Aktenstücke I. S. 172 ff.

Verhältnissen geschaffene und unter wechselnden politischen Eindrücken befestigte politische Solidarität des Staatsministeriums von mir nach den mir bekannten Intentionen Seiner Majestät des Königs wegen solcher Fragen, die eine allgemeine politische Bedeutung nicht hatten, nicht in Frage zu stellen war.

Diese Rücksicht fällt fort, wenn jetzt Seine Erzellenz der Herr Graf v. Spenpliz, der seit 10 Jahren an den großen politischen Arbeiten der Regierung seinen vollen Anteil genommen hat, aus seiner Stellung als Handelsminister scheidet und die Rücksicht auf die persönliche Überzeugung eines langjährigen Kollegen für mich nicht mehr maßgebend bleibt.

Ich benutze daher diese Angelegenheit, um bezüglich der Eisenbahnverwaltung die Grundsätze darzulegen, nach denen ich vorschlage, das Ressort des Handelsministeriums bezüglich der Eisenbahnen in Zukunft zu leiten und von deren Beurteilung für mich die Frage abhängig ist, ob ich eine fernere Mitverantwortung für die Leitung dieses Ressorts im Staatsministerium übernehmen kann.

Die Eisenbahnabteilung des Handelsministeriums hat drei verschiedene Aufgaben, von denen bisher nur eine, meiner Ansicht nach, zweckentsprechend gelöst worden ist, und nach der bisherigen Verfassung der Behörde gelöst werden konnte.

Diese eine der drei Aufgaben ist die der Verwaltung der im Eigentum oder im Betriebe des Staates befindlichen Bahnen.

Diese Seite der Sache lasse ich außer Besprechung; sie entzieht sich meiner Beurteilung, und die darüber bekannt gewordenen Resultate sind befriedigend.

Die zweite Aufgabe aber ist die der Aufsicht über die nicht im staatlichen Betriebe befindlichen Eisenbahnen.

In dieser Beziehung ist die bisherige Stellung der Eisenbahnabteilung m. E. schon um deswillen eine falsche, weil dieselbe Behörde zugleich Konkurrent und Aufsichtsinstanz für die Privatbahnen ist. Dieses Verhältnis verhindert es, daß die Entscheidungen der Aufsichtsbehörde jederzeit für unparteiische gehalten werden, und setzt die Aufsichtsbehörde zugleich in die Lage, bei Regelung der unvermeidlichen gegenseitigen Betriebsbeziehungen von den Privateisenbahnen Rücksichten auf den fiskalischen Betrieb zu verlangen, zu deren Erzwingung sie das Aufsichtsrecht in Anwendung bringen kann, und auf der anderen Seite der Privatbahnen Rücksichten erweisen zu müssen, um die Gegenseitigkeit herzustellen. Die Abwägung des dabei Gegebenen oder Empfangenen ist nicht immer mit voller Genauigkeit möglich, und der an sich vielleicht berechtigte Wunsch, bestimmte Einrichtungen des Verkehrs durchzuführen, übt notwendig Einfluß auf die Abwägung des dabei in der Mitte liegenden staatlichen Vorteils und auf die Entschlüsse im Gebiete des Aufsichtsrechts.

Ich halte die beiden Aufgaben der Verwaltung des großen Netzes der

im staatlichen Betrieb befindlichen Bahnen einerseits und andererseits die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die übrigen Bahnen für unverträglich miteinander, und halte es für ein staatliches Bedürfnis, daß für die Ausübung des Aufsichtsrechts eine besondere, mit den für Ausübung einer Verwaltungsjustiz notwendigen Bürgschaften umgebene Behörde geschaffen werde.

Die Reichsverfassung weist darauf hin, daß diese Aufsicht in oberer Instanz dem Reiche zuständig ist.

Aber die wesentlichsten Bestimmungen des VII. Abschnitts der Reichsverfassung sind bisher ein toter Buchstabe geblieben. Der Artikel 17 der Reichsverfassung weist die Überwachung der Ausführung der Reichsgesetze, zu denen in erster Linie die Verfassung des Deutschen Reiches gehört, Seiner Majestät dem Kaiser zu, und macht den Reichskanzler für die Anordnungen Seiner Majestät verantwortlich. Es ist daher meine Aufgabe als Reichskanzler, dieser Verantwortlichkeit dadurch zu genügen, daß ich mich bemühe, die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen ihrer Verwirklichung näher zu bringen.

Abgesehen hiervon bin ich der Meinung, daß das bisher dem königlichen Handelsministerium zustehende Aufsichtsrecht mit dem Nachdruck, der im Interesse des Publikums notwendig scheint und der in einer früheren Periode der Verwaltung des Handelsministeriums nicht geübt hat, in den letzten 10 Jahren nicht ausgeübt worden ist. Zum Zeugnis dafür berufe ich mich einstweilen nur auf die vielfachen und öffentlich hinreichend besprochenen Beschwerden des Publikums über die Unregelmäßigkeit und die Gefahren, welchen die Beförderung von Personen und Waren auf den Privatbahnen unterlegen hat. Ich weiß nicht, in welcher Anzahl Beschwerden des Publikums bei dem Handelsministerium eingegangen sind, aber ich glaube nicht, daß die Anzahl und die Bedeutung der eingegangenen Beschwerden einen Maßstab für den Umfang jener Übelstände wird abgeben können, da im ganzen nur wenig Leute gefunden werden, welche die Zeit und die Energie haben, nach überstandenen Verdrießlichkeiten den Weg einer amtlichen Beschwerde zu betreten, und weil Geschäftsleute in der Regel lieber die sie betreffenden Unannehmlichkeiten schweigend ertragen, als daß sie sich durch eine Beschwerde das Übelwollen einer mächtigen Verwaltung zuziehen, auf deren guten Willen sie durch ihre Verkehrsverhältnisse angewiesen sind. Die Mißstimmung über Übelstände der Art, welche man dem Mangel an Aufsicht von seiten der Regierung zuschreibt, bleibt nichtsdestoweniger für das Ansehen der Regierung selbst ein bedenklicher Faktor, dessen Gewicht sich bei vorkommenden Gelegenheiten, wie das gegenwärtig der Fall ist, durch einen Ausbruch des allgemeinen Unbehagens sehr fühlbar macht.

Die dritte Attribution der Eisenbahnabteilung des Handelsministeriums ist bisher tatsächlich darin geübt worden, daß die Ablehnung oder Erteilung von Eisenbahn-Konzessionen, sowie die Modalitäten der letzteren ziemlich ausschließlich und selbständig von seiten des Handels-

ministeriums erfolgte. Daß dieser tatsächliche Zustand mit unsern staatsrechtlichen Einrichtungen nicht im Einklang war, geht aus dem ganz neuerlich reproduzierten Staatsministerial-Beschluß vom 30. November 1838 hervor. Durch denselben waren vor mehr als 34 Jahren Einrichtungen von solcher Zweckmäßigkeit getroffen, daß man mit ziemlicher Gewißheit annehmen kann, es würden wesentliche Beschwerden gegen das Konzeptionswesen und namentlich solche, wie sie heut in genereller Tendenz zur Verdächtigung von Regierungsorganen vorliegen, gar nicht zum Ausdruck gekommen sein, wenn jene, soviel bekannt niemals aufgehobenen, Bestimmungen von 1838 jederzeit beobachtet werden und früher öffentlich bekannt gewesen wären.

Das Staatsministerium hat bereits beschlossen, diesem Übelstande durch Rückkehr zu den Grundsätzen von 1838 abzuhelpfen. Immerhin aber werden die Prinzipien, nach welchen das Konzeptionswesen und der Staatseisenbahnbau von dem Handelsministerium in Zukunft aufgefaßt werden, von gewichtigem und in vielen Fällen entscheidendem Einflusse auf die Entschlüsse des Staatsministeriums bleiben. Ich erlaube mir daher auch in dieser Beziehung die Zielpunkte in kurzem darzulegen, nach welchen m. E. die Eisenbahnpolitik der Regierung in Zukunft zu leiten sein würde.

Ich habe schon seit Jahren wiederholt im Verein mit Hr. Czjellenz darauf zu wirken gesucht, daß im Interesse des Publikums, die Herstellung konkurrierender Eisenbahnlinien in den Hauptrichtungen des Verkehrs gefördert werden möchte. Die monopolistischen Rechte, welche einer jeden Eisenbahnverwaltung durch die staatliche Konzession verliehen werden, sind an und für sich so groß, daß neben der betreffenden Linie jede andere bisher bestandene Verkehrseinrichtung notwendig verschwindet, und der Verkehr gezwungen ist, sich in der betreffenden Richtung der Eisenbahn zu bedienen. Die Art, in welcher die vom Staat verliehenen Rechte von einer Eisenbahnverwaltung ausgebeutet werden, läßt sich auch bei einer schärferen Ausübung des Aufsichtsrechtes, als bisher bei uns stattfand, nicht so genau kontrollieren, daß das verkehrende Publikum in demselben Maße, wie in früheren Zeiten vor Einrichtung der Eisenbahnen vor willkürlichen Beeinträchtigungen durch eine exklusive Transportverwaltung geschützt werden könnte. Nur in der Herstellung konkurrierender Linien in derselben Richtung läßt sich eine weitere Bürgschaft für den Schutz finden, auf welchen der allgemeine Verkehr unter allen Umständen Anspruch hat. Die Möglichkeit, eine solche Konkurrenz verschiedener Verwaltungen herzustellen, hat sich für die größern Verkehrslinien wiederholt dargeboten, ohne daß sie jederzeit benutzt worden wäre. In einigen Fällen ist sie durch Fusionen verschiedener Bahnkonzessionen illusorisch geworden. Aber auch da, wo solche Fusionen in äußerlich greifbarer Form verhindert werden, bleibt für zwei miteinander konkurrierende Privatgesellschaften immer die Möglichkeit bestehen, daß sie sich tatsächlich, in einer amtlich nicht ansehbaren Form, verständigen und fusionieren. Diesem Übelstande läßt sich nur durch Herstellung staatlicher Konkurrenz abhelpfen.

Ich betrachte es als eine Versäumnis der Staatsverwaltung, daß dieselbe nicht von Hause aus die größeren Verkehrslinien im Lande für staatliche Rechnung hat herstellen wollen. Wenn diesem Versehen jetzt nicht mehr oder doch nur mit unverhältnismäßigen Kosten abzuhelfen ist, so schuldet der Staat meines Erachtens um so mehr dem verkehrtreibenden Publikum die Erbauung solcher staatlichen Konkurrenzbahnen, durch welche die Privatverwaltungen genötigt werden können, dem Verkehr alle diejenigen Erleichterungen und diejenige regelmäßige und wohlwollende Behandlung zu gewähren, mit welchen ein verzinsslicher Betrieb des Eisenbahntransportes überhaupt verträglich ist.

Das bisherige Verfahren der handelsministeriellen Eisenbahnpolitik ist für solche Konzessionen, aus welchen sich ein konkurrierender Betrieb den bestehenden größeren Eisenbahngesellschaften gegenüber erwarten ließ, kein entgegenkommendes gewesen. In einzelnen mir betannt gewordenen Fällen scheinen mir sogar die Bedingungen, von welchen die Konzessionierung abhängig gemacht worden ist, schwer verständlich. Meiner Ansicht nach genügt aber das Entgegenkommen für Konkurrenzkonzessionen dem Staatszwecke noch nicht, sondern der letztere ist in dem den gerechten Ansprüchen des Publikums entsprechenden Maße nur dann erreichbar, wenn die größeren Eisenbahngesellschaften durch staatliche Konkurrenz zu der ihren Privilegien entsprechenden Rücksichtnahme auf das Publikum genötigt werden.

Eine weitere Frage, in welcher ich das bisherige Verhalten des Handelsministeriums dem Staatsinteresse nicht für entsprechend halte, betrifft die Erteilung von Konzessionen unter staatlicher Zinsgarantie an solche Eisenbahngesellschaften, welche in Verbindung mit den garantierten Linien eine nicht garantierte ältere Aktienbahn betreiben, und für welche der garantierte Betrieb auf den Nebenbahnen das Mittel bildet, die Ausbeutung der Hauptbahn, von welcher die Aktionäre die Dividende beziehen, auf Kosten des Staates und seiner Garantie fruchtbarer zu machen, als sie sonst sein würde. Wenn eine Bahn, wie beispielsweise die Berlin-Stettiner, neben der Verwaltung der Stammbahn, von welcher die Aktionäre ihre Dividende beziehen, Zweigbahnen, welche an Ausdehnung länger sind, als die Stammbahn, unter Staatsgarantie verwaltet, und wenn es für sie finanziell vollständig gleichgültig ist, ob der Zuschuß des Staats zur Verwaltung der garantierten 1 % oder 5 % beträgt, so ist es damit, wie jeder Sachkundige zugeben wird, in die Hand einer solchen Gesellschaft gelegt, auf Kosten der Staatsgarantie den Nutzen der Stammbahn zu steigern, die Kosten des Betriebes derselben durch Ausbeutung der garantierten Zweigbahnen zu vermindern. Schon allein die Fähigkeit, das Betriebsmaterial der gesamten Bahnstrecken zu verwenden und abzunutzen, gewährt diese Möglichkeit.

Indem ich mir vorbehalte, bei mündlicher Erörterung der Frage im Staatsministerium meine Motivierung und meine Anträge zu vervollständigen, ersuche ich Ew. Erzellenz ganz ergebenst, das Königliche Staatsministerium zu veranlassen, vor der bevorstehenden Neubesezung des Handels-

ministeriums meine nachstehenden, vorbehaltlich der Fassung hier nur prinzipiell angedeuteten Anträge in Beratung zu nehmen und sich womöglich vor der nächsten im Landtage zu erwartenden Diskussion der betreffenden Fragen über seine prinzipielle Stellung zu denselben schlüssig zu machen.

1. Trennung des staatlichen Aufsichtsrechtes von der Verwaltung der vom Staate betriebenen Bahnen und Beantragung eines Reichsgesetzes behufs Einrichtung einer Reichsbehörde, welcher die Ausübung der im Abschnitt VII der Reichsverfassung dem Reiche reservierten Befugnis obliegt.

2. Feststellung der Grundsätze, nach welchen in Konkurrenz mit den bisher bestehenden Privateisenbahnen die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes anzustreben sein wird.

3. Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantierter Zweigbahnen bestehen, sobald die rechtliche Natur der getroffenen Abkommen diese Lösung irgend gestattet.

4. Amtliche Veröffentlichung der nach Maßgabe des Staatsministerialbeschlusses von 1838 neuerdings angenommenen Grundsätze für die Behandlung von Konzessionsanträgen.

gez. v. Bismarck.

15.

Schreiben des Handelsministers Grafen von Hohenhausen an den Präsidenten des preuß. Staatsministeriums Grafen von Roon und die übrigen Mitglieder des kgl. Staatsministeriums, betr. das Eisenbahnprogramm des Reichskanzlers vom 1. März 1873.¹⁾ Berlin, den 5. März 1873.

Obgleich das mir abschriftlich mitgeteilte, an Eure Excellenz gerichtete Schreiben des Herrn Reichskanzlers vom 1. d. M. zunächst dazu bestimmt ist, die Grundsätze zu erörtern und festzustellen, nach welchen künftig die Verwaltung des Eisenbahnwesens geleitet werden soll, so enthält dasselbe doch auch zugleich eine Beurteilung der bisherigen Verwaltung, welche vielfach, solange sie meiner Leitung unterstellt war, mit diesen Grundsätzen nicht im Einklange gestanden haben soll.

Als maßgebende Grundsätze sind bezeichnet: 1. die Trennung der Staatseisenbahnverwaltung von der Aufsicht über die nicht im staatlichen Betriebe befindlichen Eisenbahnen.

Ich erkenne dieses Prinzip gern als vollständig richtig an, bin aber stets der Meinung gewesen, daß es nicht meiner, sondern der Initiative des Reichskanzleramtes zu überlassen sei, dieses durch die Reichsverfassung bereits bedingte Prinzip zur Ausführung zu bringen. Solange die Reichsgewalt

¹⁾ Anl. 14.

von der ihr durch Artikel 17 der Reichsverfassung übertragenen Befugnis keinen Gebrauch gemacht hat, habe ich die Aufsichtsbefugnis nach meinen besten Kräften gehandhabt, und würde um so mehr bedauern, daß mir dieselbe nicht früher abgenommen ist, wenn nach der Auffassung des Herrn Reichskanzlers die Handhabung derselben in der Tat des erforderlichen Nachdrucks entbehrt haben sollte. Letzteres glaube ich jedoch nicht unbedingt zugeben zu dürfen. —

Bei Übernahme meines Ressorts waren im Lande 799 Meilen Eisenbahnen, — Ende 1872 dagegen 1808 Meilen im Betriebe und 693 Meilen im Bau. Außerdem ist der durchschnittliche Verkehr auf den einzelnen Bahnen auf mehr als das Doppelte und Dreifache gestiegen. Trotz dieser ungleich schwierigeren Aufgabe sind bis zum Ausbruche des Deutsch-Französischen Krieges gegen die Beaufsichtigung der Eisenbahnen ebensowenig Klagen laut geworden, wie vor meinem Amtsantritt. Daß und weshalb diese Klagen nach dem Kriege unvermeidlich waren, ist schon öfter erörtert worden.

Ich beschränke mich auf die Bemerkung, daß die Zeit der völligen Erschöpfung des Personals und Materials der Bahnen zusammenfällt mit einem Verkehrsaufschwunge, welcher in der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens ohnegleichen ist, daß sie ferner zusammenfällt mit der Notwendigkeit, 100 Meilen neu erworbener Reichsbahnen mit Personal und Material, aus den ohnehin unzureichenden Beständen, vorzugsweise der preussischen Bahnen auszurüsten, daß für die Verkehrsverhältnisse nach dem Kriege weder das Material noch die Betriebseinrichtungen, wie sie vor dem Kriege bestanden, ausreichend gewesen sind, daß solchen Mängeln nicht sofort, sondern nur allmählich abzuhelfen ist, daß endlich die Aufsichtsbefugnisse, soweit sie gesetzlich geregelt sind, nicht überall die erforderliche Handhabe bieten, um die Privatbahnen zu zwingen, den Anforderungen des Verkehrs rechtzeitig gerecht zu werden.

2. Als zweites Prinzip wird bezeichnet die Herstellung von Konkurrenzbahnen durch den Staat, eventuell durch Privatgesellschaften.

Daß die Herstellung von Konkurrenzbahnen durch den Staat das beste Mittel sei, die Privatbahnen zu veranlassen, in bezug auf Tarife, Fahrpläne usw. den Anforderungen des Verkehrs und der Staatsaufsichtsbehörden gerecht zu werden, habe ich in meinem Schreiben vom 25. Oktober v. J. zum Gesegentwurf über die Eisenbahnleihe der 120 Millionen, sowie in den Motiven des Entwurfs eingehend erörtert¹⁾.

Diese Gesetzesvorlage dürfte in der Tat den Tendenzen, welche der Herr Reichskanzler für die richtigen erachtet, entsprechen, und denselben vorgearbeitet haben.

Wenn ich nicht in der Lage gewesen bin, durch umfassendere Vorklagen für den Ausbau des Staatseisenbahnnetzes meine diesfällige Auffassung früher und vollständig zum Ausdruck zu bringen, so möchte sich

¹⁾ Vgl. S. 52.

solches durch die Zeitverhältnisse zur Genüge erklären. Ich glaube behaupten zu dürfen, daß eine Anleihe von 120 Millionen für Staatsbahnen vor dem Ausbruche des Deutsch-Französischen Krieges wohl keine Aussicht auf Annahme bei der Landesvertretung gehabt haben würde, und zwar einerseits, weil man die Inanspruchnahme des Staatskredits in solcher Höhe weder für ratsam, noch für ausführbar gehalten haben würde, und andererseits in dem Ausbau der Staatsbahnen damals noch keineswegs das Heilmittel für die Mängel des Eisenbahnwesens erkannt haben würde, obgleich ich dem Landtage wiederholt gesagt habe, daß für das Land und das Publikum die Staatsbahnen das Beste wären. Dieser Gedanke hat erst nach und nach mehr Anklang gefunden.

Auf die Konkurrenz der Privatbahnen untereinander lege ich erheblich geringeres Gewicht, als auf die Konkurrenz der Staatsbahnen mit den ersteren.

Die Privatbahnen erkennen die Gefahr der Konkurrenz für ihre beiderseitigen finanziellen Interessen so gut, um sich nicht über die Teilung des gemeinschaftlichen Verkehrs zu verständigen. Kein Gesetz besteht, um sie hierin zu hindern, und doch sind solche Konkurrenz- und Betriebsüberlassungs-Verträge in ihrem Effekte mit den wirklichen oder scheinbaren Fusionen nahezu gleichbedeutend. Fast alle Verbandsverträge regeln mit der Herstellung der direkten Verkehre zugleich die Verständigung über die Leitung der Transporte für die Konkurrenzrouten und die Konkurrenzstationen. Demungeachtet habe ich stets alles aufgeboten, um die Konkurrenz der Privatbahnen ins Leben zu rufen.

Fast die Mehrzahl der unter meiner Leitung gebauten Bahnen haben weniger die Bedeutung, einen neuen Verkehr zu erschließen, als für einen alten bestehenden Verkehr eine neue Konkurrenzroute zu schaffen. Hierbei ist indessen nicht außer acht zu lassen, daß nicht alle Konkurrenzbahnen lebensfähig sind. Die Herstellung kleiner Zwischenglieder zwischen bestehenden Eisenbahnen durch irgendeinen dritten Unternehmer hat nur bei Lokalbahnen, nicht aber bei großen Durchgangsbahnen einen Wert, weil ein selbständiger, die durchschnittlichen Kreise befriedigender Betrieb auf solchen Strecken nicht wohl möglich ist.

Vor allem aber schien mir die gedeihlichste und wirksamste Konkurrenz der Privatbahnen dadurch zu schaffen sein, daß die großen Privatbahnsysteme, welche längst vor meinem Amtsantritt gegründet und zur Blüte gekommen sind, nicht allein ein bestimmtes Verkehrsgebiet als ihre Domäne durchziehen, sondern daß tunlichst das eine in das Herz des Gebietes des anderen hineinbaut.

In diesem Sinne habe ich die dichte Verzweigung der drei rheinischen Bahnen (der Bergisch-Märkischen, Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahn) im Ruhrkohlenrevier und ebenso die Verschlingung der Bahnlinien der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer-Bahn im oberschlesischen Kohlenrevier begünstigt und gefördert. Hier bleibt die Konkurrenz wirksam und kann

nicht durch Verträge ausgeglichen werden, da die Interessen selbst zu verwickelt und zwei der Hauptlinien zugleich vom Staate verwaltet sind.

3. Als drittes Prinzip wird die baldige Lösung der Beziehungen des Staates zu den Privatbahnen hinsichtlich der denselben mit Zinsgarantie konzeffionierten Privatbahnen empfohlen.

Die Zinsgarantie des Staates ist gewiß, wie ich wiederholt in der Landesvertretung und in meinen Korrespondenzen mit dem Herrn Finanzminister hervorgehoben habe, nur ein Notbehelf, um den Bau von Bahnen dort zu fördern, wo weder der Staat in der Lage ist, selbst zu bauen, noch auch die Privatpekulation die Mittel bietet. In der Tat sind denn auch in Preußen nur solche Bahnen nach diesem Prinzip gebaut worden, welche zur Zeit des Baues als Kulturbahnen im eminenten Sinne angesehen wurden, welche bestimmt waren, nicht dem vorhandenen Verkehr die Wege zu bahnen, sondern den Verkehr erst zu schaffen und dem sonst unvermeidlichen Rückgange der betreffenden Landesteile vorzubeugen. Solche Bahnen, wie die Eifelbahn und die Köslin=Danziger Bahn, wären ohne das Mittel der Zinsgarantie noch zurzeit nicht gebaut. Wenn daher für diese Bahnen die Zinsgarantie des Staates nachgesucht ist, so geschah es in dem wohl-erwogenen Interesse der Militärverwaltung und der von den Bahnen durchschnittenen Landesteile, und ist sowohl von Seiner Majestät, als vom Staatsministerium, wie auch von der Landesvertretung durch Annahme der bezüglichen Gesetzentwürfe gebilligt worden.

Bei anderen Bahnen habe ich den Bau durch eine Privatgesellschaft unter Zinsgarantie des Staates wiederholt widerraten und die staatsseitige Ausführung empfohlen. Am Ende ist doch aber eine Eifelbahn unter Verwaltung der Rheinischen Bahn, und eine Köslin=Danziger Bahn unter Verwaltung der Berlin=Stettiner Bahn, wenn auch mangelhaft, doch wohl noch besser als gar keine Bahn in diesen Gegenden.

Daß aber, nachdem einmal das Mittel seinem Zweck gedient hat, dem bestehenden Zustande sobald als möglich ein Ende zu machen ist, erkenne ich als eine vollberechtigte Forderung an. Solange der Staat Zuschüsse zahlt, hat die betriebsführende Verwaltung an der Rente der Bahn ein höchst untergeordnetes, und selbst, wenn dieselbe die volle Rente gibt, nur ein beschränktes Interesse. Ich bin daher allerdings der Meinung, daß der Staat von seinem vertragsmäßigen Rechte sobald und so vollständig wie möglich Gebrauch machen muß, um das Eigentum oder den Betrieb der betreffenden Bahnen zu erwerben, — sofern und soweit dadurch bessere Zustände herbeigeführt werden können. Bei dem größten Teile der zinsgarantierten Bahnen ist der vertragsmäßige Zeitpunkt zum Erwerb oder Betriebübernahme durch den Staat noch nicht eingetreten. z. B. bei der Hinterpommerschen Bahn würde in Ermangelung einer Verbindung mit dem Staatsbahnnetz und bei der Abhängigkeit der Zweigbahn von der Hauptbahn nicht viel gewonnen sein, und wahrscheinlich der Betriebskostenzuschuß den jetzigen Zinsenzuschuß noch übersteigen.

4. Endlich wird die strikte Innehaltung der Grundsätze des Staatsministerialbeschlusses vom 30. November 1838 unter gleichzeitiger Veröffentlichung desselben als das zweckmäßigste und zuverlässigste Mittel bezeichnet, um Beschwerden gegen die Handhabung des Konzessionswesens und einer Verdächtigung der Regierungsorgane künftig vorzubeugen.

Ich habe gegen die strikte Innehaltung des Staatsministerialbeschlusses, nach welchem nicht allein die Erteilung der Konzessionen, sondern auch die Ablehnung der Konzessionsgesuche und hiermit im Zusammenhange auch aller Gesuche um Anfertigung von Vorarbeiten im Staatsministerium beraten werden soll, keine anderen Bedenken gehabt, als diejenigen, welche vermutlich bereits meinen Amtsvorgänger bestimmt haben, von diesem Verfahren abzuweichen. Die gegenwärtige Praxis, nach welcher nur bei Erteilung der Konzession, nicht aber bei Ablehnung, die übrigen Herren Ressortchefs gefragt werden, bestand bei meinem Amtsantritt bereits seit zehn Jahren, ist dem Staatsministerium selber niemals bedenklich erschienen und augenscheinlich durch die Rücksicht auf die außerordentliche Weitläufigkeit des Verfahrens und die große Belastung des Staatsministeriums mit zum Teil sehr unzweifelhaften Entscheidungen veranlaßt, welches die strikte Innehaltung des Beschlusses notwendig bedingen würde.

Da die Grundsätze dieses Beschlusses keine andere Grundlage haben, als die Billigung des Staatsministeriums, so habe ich bei meinem Amtsantritt kein Bedenken getragen, dieselben insoweit als absolut zu betrachten, als die bestehende Praxis tatsächlich die Billigung der Nichtbefolgung zu erkennen gab.

Ich habe es für notwendig gehalten, in Vorstehendem mich nicht lediglich auf die Erörterung der von dem Herrn Reichskanzler empfohlenen Grundsätze zu beschränken, sondern insoweit, als ich die Richtigkeit derselben anerkenne, mich zugleich gegen den Vorwurf verwahren müssen, daß meine Verwaltung im Widerspruch mit denselben gestanden oder nicht mit dem erforderlichen Nachdruck im Sinne derselben geleitet sei. Die Gegenwart mit ihren mächtigen Mitteln und der überwuchernden Spekulation bietet wenig Analogien für die frühere Zeitperiode meiner Amtsführung, und ich glaube, daß eine wohlwollende Beurteilung der Aufgabe, welche mir gestellt war, und der Mittel, welche mir zu Gebote standen, wohl ergeben möchte, daß die Unvollkommenheit der in der Eisenbahnverwaltung noch jetzt bestehenden Zustände mehr in den damaligen Zeitverhältnissen, während welcher drei Kriege fielen, als in einer nicht genügenden Leitung der Verwaltung ihren Grund haben.

Von diesem meinem Schreiben habe ich den sämtlichen Herren Verwaltungschefs Abschrift zugehen lassen.

gez. Graf von Spenplitz.

16.

Botum des Finanzministers Camphausen dem Königl. Staatsministerium vorzulegen, betreffend das Eisenbahnprogramm des Reichskanzlers vom 1. März 1873. Berlin, den 20. März 1873.¹⁾

Der Herr Reichskanzler hat in seinem an den Herrn Präsidenten des Staatsministeriums gerichteten Schreiben vom 1. d. M. unter Vorbehalt weiterer mündlicher Motivierung und Vervollständigung seiner Anträge, diejenigen, die staatliche Behandlung der Eisenbahnfrage betreffenden Gesichtspunkte bezeichnet, über welche ihm eine prinzipielle Entscheidung des Königlich Staatsministeriums vor der bevorstehenden Neubefugung des Handelsministeriums erforderlich erscheint. Ich erlaube mir meine Stellung zu denselben in der Kürze darzulegen.

1. Es kann unzweifelhaft zu Unzuträglichkeiten führen, wenn das staatliche Aufsichtsrecht über die Privateisenbahnen und die Verwaltung der Staatsbahnen in Einer Hand vereinigt sind, ich würde kein Bedenken finden, daß, um diesen Unzuträglichkeiten tunlichst zu begegnen, die dem Reiche im Artikel 4 Nr. 8 der Reichsverfassung übertragene Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens, sowie die demselben durch den Abschnitt VII der Reichsverfassung eingeräumten Befugnisse nunmehr in Wirksamkeit gesetzt und zu diesem Behufe besondere Reichsorgane bestellt werden. Die Preussische Staatsregierung wird gegen den Erlaß eines diesen Zweck verfolgenden Reichsgesetzes meines Erachtens keinen Widerspruch zu erheben haben; in diesem Gesetze wird aber die Regelung der Kompetenz der Reichsorgane einer besonders sorgfältigen Feststellung bedürfen. Denn die durch die Reichsverfassung erteilte Befugnis, das Eisenbahnwesen zu beaufsichtigen, umfaßt nicht die generelle Ermächtigung, neue Eisenbahnen anzulegen oder deren Anlage zu konzessionieren, noch auch in die Betriebsverhältnisse der Staats- und Privatbahnen selbständig einzugreifen. Dieses Recht ist vielmehr den Partikularstaaten belassen worden; in bezug auf den Bau und die Konzessionierung von Eisenbahnen ist dem Reiche durch Artikel 41 der Reichsverfassung nur die Befugnis übertragen, Eisenbahnen, welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden, anzulegen oder zur Ausführung an Privatunternehmer zu konzessionieren. Der Staats-eisenbahnbau und das Eisenbahnkonzessionswesen wird daher von den zu schaffenden Reichsorganen nur in dieser Beschränkung, im übrigen aber auch fernerhin von Organen der einzelnen Staaten wahrzunehmen sein, und es würde daher nur in Frage kommen können, ob in Preußen die Entscheidung über die Konzessionierung von Privateisenbahnen einer anderen Behörde, als derjenigen, welcher die Verwaltung der Staatsbahnen obliegt, zu übertragen sein möchte.

2. Die Feststellung der Grundsätze, nach welchen in Konkurrenz mit den bestehenden Privateisenbahnen die Vervollständigung des Staats-eisenbahnnetzes anzustreben sein wird, hat zum Teil bei Beratung des gegenwärtig

¹⁾ Anl. 14.

dem Landtage vorliegenden Entwurfs eines Gesetzes wegen Aufnahme einer Anleihe von 120 Millionen Talern zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatsseisenbahnnetzes innerhalb des Staatsministeriums bereits stattgefunden. Es ist bei dieser Gelegenheit der in den Motiven zu dem gedachten Entwurfe ausgesprochene Grundsatz allseitig anerkannt, daß der Staat die Aufgabe habe, sich möglichst in den Besitz der großen durchgehenden Linien zu setzen und dadurch regulierend auf den Verkehr und insbesondere auf die Tariffäge der Privatbahnen einzuwirken. Nach Fertigstellung der Linien Berlin—Wehlar und Oberlahnstein—Landesgrenze bei Sierk würde zur Erreichung des gedachten Zweckes zunächst noch der Bau einer von Berlin in nordwestlicher Richtung auf Lübeck zu führenden Staatsbahn in Frage kommen.

3. Die Lösung derjenigen Beziehungen, welche mit Aktienbahnen bezüglich des Betriebes staatlich garantierter Zweigbahnen bestehen, ist nach Inhalt der getroffenen Abkommen in der Regel von dem Eintritt gewisser Voraussetzungen abhängig. In Fällen dieser Art kann die Überlassung der Verwaltung und des Betriebes auf der Strecke, für welche die Garantie übernommen worden ist, vom Staate in der Regel gefordert werden, wenn eine Reihe von Jahren hindurch überhaupt ein Zinszuschuß geleistet oder in einem Jahre der volle garantierte Zinssatz beziehungsweise ein bestimmter Prozentsatz zugesprochen ist. Auf den Zweigbahnen des alten Berlin=Stettiner Eisenbahnunternehmens insbesondere ist der Eintritt der Staatsadministration an die vertragsmäßige Voraussetzung geknüpft, daß entweder in einem Jahre der volle garantierte Zinssatz oder fünf Jahre hintereinander, welche hinsichtlich der Hinterpommerschen Bahn erst mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der Köslin-Danziger Bahn in Betracht kommen, überhaupt ein Zuschuß vom Staate gezahlt ist. Der erstere Fall ist noch nicht eingetreten, der zweite liegt nur bei der Vorpommerschen Bahn vor und diese ist — soviel aus dem in meinem Ministerium zu Gebote stehenden Material hat ermittelt werden können — von allen Bahnen, für welche gegenwärtig noch Zinszuschüsse aus Staatsmitteln geleistet werden, die einzige, der gegenüber die Staatsregierung von dem in Rede stehenden vertragsmäßigen Recht Gebrauch zu machen, zurzeit berechtigt wäre. Ich würde aber die Geltendmachung dieser Befugnis aus dem in dem Votum des Herrn Handelsministers vom 5. d. M. angeführten Gründen den finanziellen Interessen des Staats für entsprechend nicht erachten.

4. Die amtliche Veröffentlichung der nach Maßgabe der Bestimmungen vom 30. November neuerdings angenommenen Grundsätze für die Behandlung von Konzessionsanträgen dürfte jetzt ebenso unbedenklich erfolgen können, wie sie im Jahre 1838 — abgesehen von dem Abdruck in v. Kamptz' Annalen (Band XXII S. 211) — auf ausdrückliche Anweisung des Staatsministeriums von den Oberpräsidenten durch die Zeitungen und Amtsblätter veranlaßt ist.

Abchrift dieses Votums habe ich den sämtlichen Herren Staatsministern mitgeteilt.

gez. Camphausen.

17.

Zirkular des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten Fürsten Bismarck an die Missionen in Deutschland, betr. Einsetzung einer Reichsaufsichtsbehörde über das Eisenbahnwesen. Berlin, den 7. März 1873.¹⁾

Euerer pp. beehre ich mich anliegend einen an das königliche Staatsministerium gerichteten Antrag²⁾, die staatliche Behandlung der Eisenbahnfrage betreffend, zu Ihrer Orientierung zu übersenden.

Ich ersuche Euerer pp., Sich vertraulich darüber zu informieren, in welcher Form dort das Aufsichtsrecht der Staates über die Privatbahnen besteht und mit welchem Erfolge es geübt wird, um das Publikum gegen unberechtigte Ausbeutung seitens der Bahnverwaltungen zu schützen oder sonstigen Mißbrauch des verliehenen Privilegiums zu verhindern.

Ich habe die Absicht, auf die Einsetzung einer Reichsaufsichtsbehörde über das Eisenbahnwesen hinzuwirken, in Ausführung des Abschnittes VII der Reichsverfassung, welche bisher im Rückstande geblieben ist. Zu dem Zweck ersuche ich Euerer pp., die dortige Regierung über ihre Ansichten gefälligst zu sondiren, um zu erfahren, wie sie sich zu dieser Frage stellt und welches ihre etwaigen Bedenken im Interesse der eigenen Eisenbahnverwaltung sind.

Zweifellos sind im Reichstage wiederholte Anträge und Beschlüsse in dieser Richtung zu erwarten. Für mich wird es unabweislich sein, denselben entgegen zu kommen. Die Ausführung dieses Theils der Reichsverfassung befindet sich zweifellos im Rückstande und ich will nicht in dem Lichte erscheinen, als ob ich die sich daraus ergebenden Uebelstände stillschweigend begünstigte, während mir als Reichskanzler nach Artikel 17 der Reichsverfassung die Verantwortlichkeit für die Ausführung der Gesetze, zu welchen in erster Linie die Verfassung gehört, obliegt. Bisher haben meine dahin gerichteten Bestrebungen in der Stellung des königlichen Handelsministeriums Widerstand gefunden, welches theils in den preussischen Einrichtungen, theils in Verabredungen mit Nachbarstaaten einen meines Erachtens unzulänglichen Ersatz für die fehlenden Reichsinstitutionen fand.

Die Art und Weise, wie bisher das Aufsichtsrecht geübt wird, stimmt mit meiner Überzeugung nicht überein. Ich halte es daher für eine mir als Reichskanzler obliegende Aufgabe, für die Verwirklichung der Verfassung tätig zu sein.

Einem gefälligen Berichte hierüber sehe ich mit Interesse entgegen.

(gez.) Fürst von Bismarck.

¹⁾ Auszugsweise abgedruckt Poschinger, Neues Bismarck-Jahrbuch I. S. 56/57.

²⁾ Es ist dies das Schreiben vom 1. März 1873, Anl. 14.

18.

Immediatbericht des Reichskanzlers Fürsten Bismarck vom 23. Juni 1873, betr. die Errichtung des Reichseisenbahnamts.¹⁾

Die Reichsverfassung unterstellt im Art. 4 Nr. 8 das Eisenbahnwesen der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches und enthält außerdem in den Art. 41 bis 47 einige allgemeine Bestimmungen über die Anlegung, den Betrieb und die Tarife der Eisenbahnen.

Eine kräftige Handhabung dieser Befugnisse ist bei den sich vielfach kreuzenden Interessen der einzelnen Eisenbahnunternehmungen geboten. Nur so kann der im Art. 42 der Verfassungsurkunde ausgesprochene Grundsatz, daß die deutschen Eisenbahnen „wie ein einheitliches Netz“ verwaltet werden sollen, der im Verkehrsinteresse dringend wünschenswerten Verwirklichung nähergeführt werden.

Gleichwohl hat die Tätigkeit der Reichsgewalt auf diesem Gebiete bisher sich im wesentlichen auf den Erlaß des gemeinsamen Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Juni 1870 (B.G.Bl. S. 419) und des Bahnpolizei-Reglements vom 3. Juli 1870 (B.G.Bl. S. 461) beschränken müssen. Zur wirksamen Übung des Aufsichtsrechts ist es nicht gekommen, hauptsächlich weil es an einem mit der Lösung dieser Aufgabe ausschließlich betrauten fachverständigen Zentralorgan fehlt. Zur Beseitigung dieses Mißstandes hat der gegenwärtig versammelte Reichstag auf den Antrag des Abgeordneten Dr. Eiben und Genossen einen Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamts angenommen.

Nach demselben soll das Aufsichtsrecht des Reichs über das Eisenbahnwesen durch eine in Berlin zu errichtende Zentralbehörde — das Reichs-Eisenbahnamt — und durch Reichs-Eisenbahnkommissare wahrgenommen werden. Der Vorsitzende und die Mitglieder des Reichs-Eisenbahnamts, sowie die Kommissare sollen von dem Reichskanzler ernannt werden. Das Reichs-Eisenbahnamt hat die Kommissarien zu instruieren, muß seinerseits aber die Geschäfte nach Anweisung des Reichskanzlers führen. Eine Ausnahme tritt nur ein, wenn gegen Maßnahmen des Reichs-Eisenbahnamtes deshalb remonstriert wird, weil dieselben in den Gesetzen und rechtsgültigen Vorschriften nicht begründet seien. In diesem Falle verstärkt sich das Reichs-Eisenbahnamt durch Zuziehung richterlicher Beamten zu einer Art Verwaltungsgerichtshof und befindet über die Gegenvorstellung in kollegialer Beschlußfassung selbständig. Zur Durchführung seiner Verfügungen gegen Privateisenbahnen stehen dem Reichs-Eisenbahnamt dieselben Befugnisse zu, wie den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten, welchen auch die Vollstreckung etwaiger Zwangsmaßregeln obliegt. Staats-Eisenbahnverwaltungen sind zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen im verfassungsmäßigen Wege — äußersten Falles durch Reichserektion — anzuhalten.

¹⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch I. S. 58.

v. d. Leyen, Eisenbahnpolitik.

So die Hauptbestimmungen des Gesetzentwurfs. Nach demselben würde das Reichsamt für Eisenbahnsachen im wesentlichen nach drei Richtungen in Tätigkeit treten dürfen. Es würde die Behörde sein, bei welcher alles Material über das Eisenbahnwesen — alle Berichte, Tarife, Fahrpläne — zusammenlaufen. Es würde sodann die Kontrolle üben, daß die von Reichs wegen erlassenen und noch zu erlassenden Bestimmungen auch wirklich zur Ausführung kommen und Beschwerden über die Nichtausführung derselben erledigt werden. Es würde endlich den Mittelpunkt bilden für die Vorbereitung der künftigen Eisenbahn-Gesetzgebung.

Unverkennbar ist eine Behörde mit den angegebenen Attributen und Zwecken geeignet, zur Abstellung der im Eisenbahnwesen hervorgetretenen Unzulänglichkeiten wirksam beizutragen.

19.

Geetz, betreffend die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes vom 27. Juni 1873. (RGBl. 164.)

§ 1. Unter dem Namen „Reichs-Eisenbahnamt“ wird eine ständige Zentralbehörde eingerichtet, welche aus einem Vorsitzenden und der erforderlichen Zahl von Räten besteht und ihren Sitz in Berlin hat.

Auch können nach Maßgabe des Bedürfnisses Reichs-Eisenbahnkommissare bestellt werden, welche vom Reichs-Eisenbahnamt ihre Instruktionen empfangen.

§ 2. Der Vorsitzende und die Mitglieder des Reichs-Eisenbahnamtes, sowie die Reichs-Eisenbahnkommissare werden vom Kaiser, die Subaltern- und Unterbeamten werden vom Reichskanzler ernannt.

Auf den Vorsitzenden finden die Vorschriften des § 25 des Gesetzes, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, vom 31. März 1873, Anwendung.

Personen, welche bei der Verwaltung einer deutschen Eisenbahn beteiligt sind, können keinerlei Tätigkeit bei dem Reichs-Eisenbahnamt oder als Reichs-Eisenbahnkommissare ausüben.

§ 3. Vorbehaltlich der Bestimmung im § 5 Nr. 4 führt das Reichs-Eisenbahnamt seine Geschäfte unter Verantwortlichkeit und nach den Anweisungen des Reichskanzlers.

§ 4. Das Reichs-Eisenbahnamt hat innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reichs:

1. das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen;
2. für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäßigen Vorschriften Sorge zu tragen;

3. auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken.

Daselbe ist berechtigt, innerhalb seiner Zuständigkeit über alle Einrichtungen und Maßregeln von den Eisenbahnverwaltungen Auskunft zu erfordern oder nach Befinden durch persönliche Kenntnisaufnahme sich zu unterrichten und hiernach das Erforderliche zu veranlassen.

§ 5. Bis zum Erlaß eines Reichs-Eisenbahngesetzes gelten folgende Vorschriften:

1. In bezug auf die Privateisenbahnen stehen dem Reichs-Eisenbahnamt zur Durchführung seiner Verfügungen dieselben Befugnisse zu, welche den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten beigelegt sind. Werden zu diesem Zwecke Zwangsmaßregeln erforderlich, so sind die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden der einzelnen Bundesstaaten gehalten, den deshalb an sie ergehenden Requisitionen zu entsprechen.
2. Staats-Eisenbahnverwaltungen sind nötigenfalls zur Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen im verfassungsmäßigen Wege (Art. 7 Nr. 3, Art. 17 und Art. 19 der Reichsverfassung) anzuhalten.
3. Den Reichseisenbahnen gegenüber wird der Reichskanzler die Verfügungen des Reichs-Eisenbahnamtes zum Vollzuge bringen.
4. Wird gegen eine von dem Reichs-Eisenbahnamte verfügte Maßregel Gegenvorstellung erhoben auf Grund der Behauptung, daß jene Maßregel in den Gesetzen und rechtsgültigen Vorschriften nicht begründet sei, so hat das durch Zuziehung von richterlichen Beamten zu verstärkende Reichs-Eisenbahnamt über die Gegenvorstellung immer selbständig und unter eigener Verantwortlichkeit in kollegialer Beratung und Beschlussfassung zu befinden. Zu diesem Zwecke wird der Bundesrat ein Regulativ erlassen, welches den kollegialen Geschäftsgang ordnet und die hierbei dem Präsidenten zustehenden Befugnisse regelt.

20.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an das preuß. Staatsministerium, betreffend Landesaufsicht und Reichsaufsicht über die Eisenbahnen. Berlin, den 9. April 1875.

In dem Staatshaushalts-Etat für das Jahr 1875 ist bei der Eisenbahnverwaltung eine neue Stelle für einen Direktor der im Handelsministerium gebildeten besonderen Abteilung für die Beaufsichtigung der Privatbahnen vorgesehen. Die Kommissarien des Hauses der Abgeordneten hatten — inhaltlich des stenographischen Berichtes über die 24. Sitzung (Seite 561—567) — zwar die Zustimmung des Hauses zu der betreffenden Position, jedoch gleichzeitig — unter a — einstimmig folgende Resolution beantragt:

Das Haus der Abgeordneten wolle beschließen, auszusprechen:

daß die weitere gesetzliche Regulierung der Beaufsichtigung des gesamten Eisenbahnwesens durch das Reich ein dringendes Bedürfnis ist. Sie erachteten nach den Ausführungen des Referenten eine solche Erklärung für geboten, um einen zustimmenden Beschluß gegen die Deutung zu verwahren, als solle damit dem Vorgehen des Reiches auf diesem Gebiete präjudiziert werden, während — im Gegenteil — die Meinung dahin gehe, daß die neue Einrichtung im Handelsministerium nur eine provisorische sein solle, und die Sache nur dadurch geordnet werden könne, daß die bisher vom Reich nur unvollständig geübte Aufsicht über das Eisenbahnwesen — einschließlich der Konzessionserteilung — mit der Gesetzgebung in dieser Materie demselben ganz überwiesen werde.

Die königliche Staatsregierung hat demgegenüber durch den Mund des Herrn Handelsministers sich dahin ausgesprochen, daß durch die erörterte Einrichtung im Handelsministerium — eine schon aus rein geschäftlichen Gründen nicht länger vermeidliche Maßregel — den Rechten des Reiches auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nicht präjudiziert werden könne und solle, daß aber der Staatsregierung der Antrag der Kommissarien nicht erwünscht sei, indem es sich nicht empfehle, gelegentlich der vorliegenden Budgetfrage eine so weitgehende Angelegenheit zur Erörterung zu bringen und das Haus in einer bestimmten Richtung zu engagieren, zumal die verfassungsmäßige Kompetenz des Reiches nicht ausreiche, um die Intentionen der vorgeschlagenen Resolution zur Durchführung zu bringen, hierzu vielmehr eine Änderung der Reichsverfassung erforderlich erscheine.

Bei der Abstimmung wurde demnächst die Resolution abgelehnt, nachdem dieselbe noch vom Abgeordneten Windhorst (Meppen) bekämpft, vom Abgeordneten Miquel befürwortet worden.

Ich vermag, in voller Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Reichstages in den Sitzungen vom 21. April 1870 und 14. Juni 1871, die Auffassung des königlichen Herrn Handelsministers über die Kompetenzfrage nicht zu teilen, glaube vielmehr, auf Grund des Artikels 4 Nr. 8 der Reichsverfassung, welcher der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reiches das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs unterwirft, den in der Resolution ausgedrückten Bedanken als berechtigt anerkennen und als Reichszanzler dieser meiner abweichenden Ansicht nötigenfalls im Reichstage offen Ausdruck geben zu sollen.

Wenn mir auch die Erklärung der königlichen Staatsregierung in betreff des Spezialfalles sachliche Bedenken nicht einflößt, so gewinnt sie doch eine verstärkte prinzipielle Bedeutung in Verbindung mit dem, die beantragte Resolution verwerfenden Beschlüsse. Man wird geneigt sein, diesen Beschluß mit auf Rechnung der Erklärung der königlichen Staatsregierung zu setzen und — auch gegen deren Absicht — anzunehmen, daß die ablehnende Haltung derselben nach dem unmittelbaren Eindrucke bei der Debatte der nationalen Tendenz der Resolution gegolten habe; man

wird aus dem Umstande, daß von ihr die Kompetenz des Reiches in diesem doch mindestens zweifelhaften Falle bestritten ist, ohne anzudeuten, ob Preußen eine Erweiterung dieser Kompetenz begünstigen werde, vielleicht auf dieser oder jener Seite sogar noch weiter gehende Schlüsse ziehen.

Es bedarf keiner Auseinandersetzung, welche Wirkung es auf, partikularistischen Neigungen zugewandte Bundesregierungen, nicht nur auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens üben müßte, wenn die mächtigste Bundesregierung auch nur in Einem Punkte den Schein auf sich nehmen wollte, als sei sie auf diesem Gebiete minder entschlossen, als auf anderen, ihre sonstige nationale Richtung innezuhalten.

Eine Mißdeutung in dieser Richtung, so wenig innerlich berechtigt dieselbe sein mag, würde dem hier besprochenen Vorgange eine schädliche Tragweite verleihen und deshalb meines ergebensten Dafürhaltens sobald als möglich abzuwehren sein, so daß über den festen Willen Preußens, zur Förderung der verfassungsmäßigen Zwecke des Reiches auch in bezug auf das Eisenbahnwesen nach Kräften beizutragen, kein Zweifel übrig bleibt.

Befinde ich mich in dieser Auffassung mit dem königlichen Staatsministerium, wie ich mich überzeugt halte, in Übereinstimmung, so möchte sich voraussichtlich eine passende Gelegenheit zu einer entsprechenden Kundgebung noch im Laufe der gegenwärtigen Kammeression finden.

Der Reichskanzler.
(gez.) von Bismarck.

21.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck vom 11. Februar 1874 an das kgl. Bayerische Staatsministerium des königl. Hauses und des Äußeren in München, betreffend den Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes und die Anwendung dieses Gesetzes auf Bayern.¹⁾

Nach Inhalt meiner Schreiben vom 13. Januar und 17. September 1872 und der Erwidierungen des Staatsministeriums vom 2. Februar 1872 und 5. März v. J. besteht bezüglich des Umfanges des dem Reiche über die bayerischen Eisenbahnen zustehenden Aufsichtsrechtes eine prinzipiell verschiedene Auffassung, deren weitere Erörterung ich am Schlusse meines Schreibens vom 5. Juli v. J. vorzubehalten mir erlaubt habe. Um die Erörterung dieser Prinzipienfrage auf das praktische Bedürfnis einzuschränken, zugleich aber auch diesem Bedürfnis volle Befriedigung zu verschaffen, erschien es angemessen, die Vorlage eines Reichs-Eisenbahngesetzes abzu-

¹⁾ Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch I. S. 64.

warten, dessen Entwerfung nach § 5 des Reichsgesetzes vom 27. Juni v. J. als eine der ersten Aufgaben des Reichs-Eisenbahnamts anzusehen war. Das letztere hat diese Verpflichtung insoweit erfüllt, als der hier beigefügte vorläufige Entwurf eines solchen Gesetzes aufgestellt ist, der nach nochmaliger Revision veröffentlicht werden soll, um die Kritik aller Beteiligten hervorzurufen und nach dem Ergebnis dieser Kritik umgearbeitet dem Bundesrate vorgelegt zu werden. Die Lösung der Aufgabe, inwieweit das Gesetz auf das Königreich Bayern Platz greifen werde, ist von dem Entwurfe absichtlich fern gehalten, indem ich dringend wünsche, daß diese Frage vor Überweisung des Gesetzes an den Bundesrat in beiderseitigem freundlichen Einvernehmen erledigt werden möge und ich nicht zweifle, daß dieser Wunsch seitens des Staatsministeriums geteilt wird. Die Frage selbst ist in der ebenfalls angefügten, im Reichs-Eisenbahnamt ausgearbeiteten Denkschrift ausführlich erörtert.

Indem ich mir noch die Bemerkung gestatte, daß ich mit dem Inhalt dieser Denkschrift einverstanden bin, darf ich einer dortseitigen Äußerung über dieselbe entgegensehen.

22.

Erlaß des Reichskanzlers Fürsten Bismarck vom 17. Mai 1874 an das Reichs-Eisenbahnamt, betr. statistische Übersichten über die Beschwerden in Eisenbahnsachen.¹⁾

Das Reichs-Eisenbahnamt ersuche ich um Vorlegung einer tabellarischen Nachweisung über die seit seiner Errichtung aus dem Publikum bei ihm angebrachten Beschwerden und über den Inhalt der auf diese Beschwerden von ihm getroffenen endgültigen Verfügungen. Es kommt mir dabei nicht auf eine eingehende Darlegung des Sachverhalts und der für die Entscheidung maßgebend gewesenen Gründe, sondern nur auf eine kurze Angabe des Gegenstandes der Beschwerde und der Art der Erledigung an. Mein Zweck ist lediglich der, statistische Übersicht zu gewinnen.

In Zukunft wolle das Reichs-Eisenbahnamt mir allmonatlich eine gleiche Nachweisung mitteilen.

¹⁾ Poschinger, *Altenstücke* I. S. 193.

23.

Schreiben des Geh. Legationsrats Lothar Bucher an den Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamts Scheele, aus Reinfeld bei Warnow, den 18. November 1873, betr. die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 Prozent.¹⁾

Eure Hochwohlgeboren beehre ich den Bericht vom 16. d. M., Tarifserhöhungen betreffend, nebst Anlagen zurückzusenden. Seine Durchlaucht beauftragt mich, seine Randbemerkungen in folgendem zusammenzufassen.

Die Dringlichkeit vermöge er nicht anzuerkennen. Wenn überhaupt Erhöhungen stattfinden sollten, so müßten sie zuerst von Privatunternehmern ausgehen, dann von einzelnen Staaten. Am wenigsten erwünscht wäre ein Vorgehen Preußens mit seinen brillanten Finanzen; indessen könne er bei der Stellung, welche er zu den preußischen Geschäften eingenommen habe, daraus keine Kabinettfrage machen. Nicht so vinkuliert würde er einem Antrage Badens gegenüber sein, sich abwehrend und Bedingungen machend verhalten. Keinenfalls würde er auf eine Erhöhung der Tarife für erste Lebensbedürfnisse — allerdings ein elastischer Begriff — eingehen. Er wolle diese Bedürfnisse vorläufig definieren als solche, welche zum täglichen Leben des gemeinen Mannes gehören. Für diese müsse das Reich den Pfennigtarif festhalten oder zu erreichen suchen. Die Erhöhung müsse anfangen mit dem Personengelde erster und zweiter Klasse und allenfalls mit dem Transport entbehrlicher Waaren. Gegen andere müsse das Reich und namentlich das Reichs-Eisenbahnamt sich absolut abwehrend verhalten. Als Reichszanzer verweigere er jede Mitwirkung; wie er sich als preußischer Minister verhalten werde, bleibe abzuwarten.

24.

Schreiben des Reichszanzlers Fürsten Bismarck an den Finanzminister Camphausen und den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20 Prozent. Barzin, den 24. November 1873.²⁾

Eure Excellenzen haben mir mittelst gefälligen Schreibens vom 14. v. M. eine Eingabe der Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und acht anderer Privat-Eisenbahnen, worin die Genehmigung zur Erhöhung sämtlicher Gütertarife um 20 % (die Substituierung des künftigen Markpfennigs zum jetzigen Silberpfennig) nachgesucht wird, mitgeteilt und Sich für diesen Antrag auch vom Standpunkte der preußischen Staatsbahnen insoweit ausgesprochen, als Hochdieselben vorerst eine Erhöhung des Tarifs für Koh-

¹⁾ Poschinger, Aktenstücke I. S. 190 ff.

²⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch I. S. 60 ff.

produkte von einem Silberpfennig auf einen Markpfennig für notwendig erachten, die Frage, ob auch die übrigen Tariffätze für Güter zu erhöhen, aber besonderer Erwägung vorbehalten.

In Hinblick auf den Artikel 45 der Reichsverfassung¹⁾, wonach das Reich auf Ermäßigung der Eisenbahntarife und insbesondere bezüglich gewisser Rohstoffe auf eine dem Bedürfnis der Landwirtschaft und der Industrie entsprechende Ermäßigung zunächst tunlichst bis auf Einen Pfennig — hinzuwirken hat, glaube ich Anstand nehmen zu müssen, mich mit dieser, der Reichsgewalt durch die Verfassung auferlegten bestimmten Verpflichtung durch Gutheißung der von Euren Excellenzen empfohlenen Maßregel in Widerspruch zu setzen, dies um so mehr, als dem Bundesrate eine vom Reichstage zur Berücksichtigung überwiesene Petition auf Einführung des Pfennigtarifs in Baden und Württemberg zur Beschlußnahme vorliegt.

Ich vermag aber auch die Auffassung nicht zu teilen, als ob eine solche Tarifierhöhung durch die Steigerung der Ausgaben dringend geboten werde. Denn wie schon jetzt die Preise des Fahrmaterials erheblich gesunken sind, so steht dahin, ob nicht dieselbe Erscheinung auch bei den Kohlen und teilweise selbst bei den Preisen der Arbeit eintreten, ob nicht ferner die Steigerung des Verkehrs den Betrag der Mehrausgaben, soweit solche stehen bleiben, ausgleichen werde. Würden meines Erachtens schon deshalb wenigstens die Ergebnisse des laufenden Jahres abzuwarten sein, so tritt hinzu, daß der Markpfennig nicht vor dem 1. Januar 1875 eingeführt werden wird, eine frühere Erhöhung der Tarife um die Differenz des Markpfennigs vom Silberpfennig mithin wohl kaum zweckmäßig sein würde.

Sollte aber für die Zukunft in der That eine Erhöhung der Tarife nicht zu vermeiden sein, so würde solche doch jedenfalls nicht für Gegenstände, die als erste Bedürfnisse im täglichen Leben des gemeinen Mannes zu erachten sind, Platz greifen dürfen, überdies aber eine erhebliche Tarifierhöhung nicht ohne namhafte Kompensationen — in der Richtung, daß begründete Beschwerden des Publikums und namentlich des Handelsstandes beseitigt werden — zugelassen werden können, und es sich empfehlen, in dieser Beziehung Erbietungen der immer noch sehr gut situierten Privatbahn-Verwaltungen abzuwarten.

Aus diesen Gründen beehre ich mich Eure Excellenzen unter Rückgabe der Anlagen des geehrten Schreibens vom 14. v. M. ganz ergebenst zu ersuchen, von der beabsichtigten Tarifierhöhung geneigtesten Abstand zu nehmen.

gez. v. Bismarck.

¹⁾ Vgl. S. 42.

25.

Botum des Finanzministers Camphausen dem Königl. Staatsministerium vorzulegen, betreffend Eisenbahntariferhöhung und Eisenbahntarifreform. Berlin, den 31. Januar 1875.

Mit dem Botum des Herrn Handelsministers vom 28. d. M., die in Gemäßheit des Bundesratsbeschlusses vom 11. Juni v. J. gestattete Erhöhung der Eisenbahn-Frachttarife betreffend, kann ich mich zwar größtenteils einverstanden erklären; es dürfte aber noch besonders in Betracht zu ziehen sein, daß die Lage der Sache seit der am 5. Dezember v. J. erfolgten Vorlegung der Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamtes vom 3. desselben Monats¹⁾ und seit der Formulierung des vorliegenden Antrags der Ausschüsse für Handel und Verkehr und für Eisenbahnen, Post und Telegraphen vom 18. d. M. insofern eine Änderung erfahren hat, als von dem Reichstage in der Sitzung vom 20. d. M. der Beschluß gefaßt ist, den Herrn Reichskanzler aufzufordern, die Eisenbahntarifffrage einer erneuten und eingehenden Enquete durch eine zu diesem Zwecke zu berufende Kommission zu unterwerfen und von dem Ergebnisse derselben dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentritt Mitteilung zu machen²⁾. Da es sich, wenn diesem Antrage Folge gegeben werden sollte, um eine unparteiische Abwägung teilweise widerstrebender Interessen handeln wird, so dürften bei der Prüfung der Frage, ob und inwieweit diejenigen Verhältnisse, welche die seit dem 1. August v. J. zugelassene Erhöhung der Frachttarife als geboten erscheinen ließen, noch fortbestehen, die Betriebsergebnisse des Jahres 1874 nicht unberücksichtigt zu lassen sein.

Geleitet von der Erwägung, daß es nicht gelungen ist, nach Einholung gutachtlicher Äußerungen der Delegierten des Handelsstandes und der Eisenbahnen über die Tarifreform selbst ein bestimmtes Ergebnis zu erzielen, daß vielmehr die Frage der Tarifreform nach der vorliegenden Denkschrift vertagt ist, sowie in Berücksichtigung des Umstandes, daß es auf die gegenwärtig schon hart bedrängte Eisenbahnindustrie, deren Unternehmungen langer Hand und auf Grund gewisser mit Sicherheit in Berechnung zu ziehender Unterlagen vorbereitet werden müssen, noch weiter lähmend wirken dürfte, wenn einer der wichtigsten Faktoren für die finanziellen Erfolge durch die Möglichkeit einer in kurzen Zwischenräumen erfolgenden Modifikation als unsicher zu betrachten wäre, würde ich es für angezeigt halten, die den Eisenbahnen in Übereinstimmung mit dem Beschlusse des Bundesrats vom 11. Juni v. J. eingeräumte Befugnis zur Erhöhung der Frachttarife durch einen Zuschlag von höchstens 20 % mit der Maßgabe einstweilen fortbestehen zu lassen, daß

¹⁾ Bgl. S. 76.

²⁾ Dieser Beschluß des Reichstags war aus Anlaß von Petitionen unter Zustimmung der Vertreter der verbündeten Regierungen gefaßt worden.

die Erhöhung bei den einzelnen Tariffätzen den Betrag von 20 % nicht übersteigen darf.

Ab schrift dieses Votums habe ich den sämtlichen Herren Ressortchefs mitgeteilt.

gez. Camphausen.

26.

Votum des Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten Fürsten Bismarck dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. Eisenbahntarif-erhöhung und Eisenbahntarifreform. Berlin, den 4. Februar 1875.¹⁾

Der Herr Finanzminister erachtet in dem Votum vom 31. d. M.²⁾ für angezeigt, die den Eisenbahnen in Übereinstimmung mit dem Beschlusse des Bundesrats eingeräumte Befugnis zur Erhöhung der Frachttarife durch einen Zuschlag von höchstens 20 % mit der Maßgabe einstweilen fortbestehen zu lassen, daß die Erhöhung bei den einzelnen Tariffätzen den Betrag von 20 % nicht übersteigen dürfe. Diese Auffassung stützt sich auf die Erwägung, daß durch den Beschluß des Reichstages in der Sitzung vom 20. v. M., welcher zu einer erneuten und eingehenden Enquete über die Eisenbahntariffrage auffordert, die Lage der Sache, wie sie sich bis zur Formulierung des Antrages des vierten und fünften Ausschusses des Bundesrates vom 18. v. M. gestaltete, eine Änderung erlitten habe und daß es nicht ratsam sei, für eine möglicherweise nur kurze Zwischenzeit an dem gegenwärtigen Zustande zu rütteln, daß überdies auch das — noch nicht bekannte — Betriebsergebnis des Jahres 1874 nicht unberücksichtigt zu lassen sein werde.

Ich trage Bedenken, mich dieser Ansicht überall anzuschließen.

Es handelt sich um zwei Dinge, um die Eisenbahntarif-Reform durch Einführung eines den Absichten der Reichsverfassung entsprechenden Tarifsystems, — ein Definitivum, — und um eine interimistische Tarifierhöhung zur Ausglei chung der veränderten Wertverhältnisse, — ein Provisorium.

Der von mir gebilligte Vorschlag in der Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamtes vom 3. Dezember v. J.³⁾ zielte auf Veranstaltung einer Enquete über die definitive Tarifreform ab, der Antrag der Ausschüsse des Bundesrats vom 18. v. M. stimmt darin überein. Nach dem Verlauf der Beratungen der Tariffrage in der Kommission und dem Plenum des Reichstages, wie aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, neige ich mich der Ansicht zu, daß der Beschluß vom 20. v. M. in gleicher Richtung sich bewegt, und daß derselbe nicht bezweckt, bezüglich des Provisoriums, d. h. des Bedürfnisses und der Benutzung des interimistischen Zuschlages bis 20 % eine Enquete hervorzurufen.

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Aktenstücke I. S. 197 ff.

²⁾ Anl. 25.

³⁾ Vgl. S. 76.

Allein, auch angenommen, daß bei dem Beschlusse des Reichstages diese weitergehende Absicht obgewaltet habe, und so großes Gewicht auch ich den vom Herrn Finanzminister weiter angeführten praktischen Rücksichten beimeße, so kann ich dadurch doch nicht die Bedenken als erledigt erachten, welche den Bestimmungen des Artikel 45 der Reichsverfassung entspringen, für deren Beobachtung ich, als Reichskanzler, verantwortlich bin.

Welchen Grad von Elastizität man auch diesen Bestimmungen beilegen mag, darüber besteht kein Zweifel, daß dieselben der Reichsregierung in bezug auf das Eisenbahn-Tarifwesen bestimmte Direktiven geben, daß sie ihr, im allgemeinen, eine auf Herabsetzung der Frachtsätze, und für die speziell aufgeführten Frachtartikel — eine auf Erstrebung des sogenannten Einpfennig-Tarifs gerichtete Tätigkeit anweisen. Diese Bestimmungen der Reichsverfassung treten auch gegenüber dem im Frühjahr v. J. von dem Bundesrate zur Ausgleichung damaliger Wertverhältnisse gefaßten Beschlusse nicht außer Kraft, und dem Reichskanzler liegt die Verpflichtung ob, sie bei jeder sich dazu bietenden Gelegenheit geltend zu machen. Die Grundlagen jener Maßregel haben sich in wichtigen Punkten geändert, und die Eisenbahnen haben nicht überall mit der nötigen Rücksicht auf den Verkehr und auf die verfassungsmäßigen Voraussetzungen, an welche die ihnen gewährte Ermächtigung geknüpft blieb, die Frachtsätze erhöht. Sowohl aus diesen Gründen, als namentlich in Vertretung der Vorschriften der Reichsverfassung fühle ich die Verpflichtung, an der Vornahme einer erneuten Prüfung der Frage festzuhalten, ob und in welchem Umfange bezüglich der von der Reichsverfassung bevorzugten Artikel das Bedürfnis, den Frachtzuschlag interimistisch fortbestehen zu lassen, noch obwaltet. Einer solchen Prüfung, bei welcher die Betriebsergebnisse des Jahres 1874 mit in Betracht kommen dürften, wird man sich meines Dafürhaltens um so weniger entziehen können, als noch nicht abzusehen ist, wann die ins Auge gefaßte Enquete, mit welcher auch der Herr Finanzminister einverstanden ist, zum Abschluß und ein neues, den Anforderungen der Reichsverfassung wie des öffentlichen Verkehrs entsprechendes Tarifsystem zur Einführung gelangt. Von diesem, auch bisher von mir vertretenen verfassungsmäßigen Standpunkte aus scheint mir der von der billigsten Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Eisenbahnen geleitete Antrag der Ausschüsse des Bundesrats zur Annahme geeignet, zumal derselbe auch den, in Folge der vorjährigen Trockenheit mißlichen Verhältnissen der Landwirtschaft in etwa die ihr nach der Reichsverfassung gebührende Rücksicht zuteil werden läßt.

Ich schließe in diesem Sinne deshalb dem Votum des Herrn Handelsministers vom 28. v. M. mich an. . . Dabei lege ich Wert darauf, daß der von mir betonte verfassungsmäßige Standpunkt in dem Beschlusse, zu welchem die Stimme Preußens mitwirkt, zum Ausdruck gelangt.

Abchrift dieses Votums habe ich den sämtlichen Herren Ressortchefs mitgeteilt.

gez. Fürst von Bismarck.

27.

Schreiben des Fürsten Bismarck vom 3. Januar 1879 an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betreffend die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens. (Auszug.)¹⁾

...²⁾ Zugleich würde ich es dankbar erkennen, wenn Eure Exzellenzen mir Ihre Ansichten darüber mitteilen wollten, ob sich nicht in einem weiteren Stadium unserer Gesetzgebung dem zu bekämpfenden Uebelstande³⁾ noch wirksamer entgetreten läßt. Bei der Langsamkeit der praktischen Entwicklung des von dem königlichen Staatsministerium seit länger als drei Jahren beschlußmäßig anerkannten Prinzips der Verstaatlichung der Privateisenbahnen im Wege der Reichs- oder der Landesgesetzgebung, beabsichtige ich im Reiche die Frage anzuregen, ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen, unabhängig von dem intendierten Reichs-Eisenbahngesetz, der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf. Wenn es in Preußen unmöglich ist, ohne Allerhöchste Ermächtigung eine Änderung in geringem Wegegeld oder Brückenzoll-Erhebungen herbeizuführen, so steht damit die Rechtlosigkeit, in welcher die Bevölkerung sich gegenüber den sehr viel wichtigeren Eisenbahntarifen befindet, in einem auffälligen Widerspruch. Wenn strenge darauf gehalten wird, daß die Post ihre Tarife nur auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen regeln kann, wenn es für ein unabweisliches öffentliches Bedürfnis erkannt wurde, daß der letzte Rest von Privatposteinrichtung in Gestalt der Tarifischen Privilegien durch Expropriation beseitigt wurde, so ist es schwer erklärlich, wie der sehr viel größere und wichtigere Interessentkreis im Vergleich mit der Post, welcher von den Eisenbahntarifen abhängig ist, der Ausbeutung im Privatinteresse, durch lokale Behörden, ohne gesetzliche Kontrolle für die Dauer überlassen werden konnte. Dabei hat der Postverkehr seine Konkurrenz und Kontrolle durch jede Privatpedition, während die Eisenbahnen in bestimmten Bezirken den Verkehr monopolistisch beherrschen, jede Konkurrenz vermöge des staatlichen Privilegiums, auf dem sie beruhen, unmöglich ist, und da, wo zwei und mehrere Eisenbahnen konkurrieren könnten, eine Verständigung zwischen ihnen in der Regel gefunden wird. Der Umstand, daß so große öffentliche Interessen, wie das Eisenbahntransportwesen, Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Kontrolle zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des wirtschaftlichen Lebens der modernen Staaten keine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben. Wenn man nach denselben Modalitäten, wie die Eisenbahnen ein Verkehrsregal ausüben, die

¹⁾ Poschinger, Aktenstücke I. S. 299 ff.

²⁾ Der Anfang bezieht sich auf den Entwurf des neuen Zolltarifs.

³⁾ Es handelt sich um Bevorzugung der ausländischen vor gleichartigen inländischen Erzeugnissen durch die Eisenbahntarife.

Erhebung der Klassen- und Einkommensteuer in einer Provinz oder die Erhebung der Grenzzölle auf bestimmten Abschnitten unserer Grenze, Privat-aktiengesellschaften zur Ausbeutung überlassen würde, so wären dieselben doch immer durch die Schranken gesetzlich feststehender Abgabensätze gebunden, während heute bei uns für die Eisenbahntarife die Bürgschaft gesetzlicher Regelung unserm Verkehrsleben fehlt. Diesen Erwägungen gegenüber glaube ich nicht umhin zu können, im Wege der Reichsgesetzgebung eine vorbereitende Prüfung der Frage zu veranlassen, ob und auf welchem Wege es tunlich sein wird, in Anknüpfung an die Bestimmung der Reichsverfassung eine gesetzliche und, soweit es möglich ist, einheitliche Regelung des deutschen Tarifwesens herbeizuführen. Wenn es gelingt, dieses Ideal zu erreichen, so werden dann auch die Ausnahmetarife nur auf Grund der Gesetzgebung eingeführt oder beibehalten werden können.

Eure Excellenzen bitte ich um eine Äußerung über diese Frage und eventuell um Ihren Beistand zur Erledigung derselben.

28.

Schreiben des Fürsten Bismarck vom 1. Februar 1879 an die Staatsminister Hofmann, Dr. Friedenthal und Maybach, betr. die Eisenbahntarife für ausländische Güter. (Auszug.)¹⁾

Der prinzipielle Ausspruch, daß ausländisches Gut nicht teurer gefahren werden darf, als deutsches, ist immerhin wertvoll. Aber Verwirklichung wird er doch nur finden, wenn derselbe durch Strafen oder durch eine Behörde, welche diese verhängt, erzwungen werden kann. Dazu werden wir, wie ich glaube, eines Reichsgesetzes bedürfen, welches die Tarife gesetzlich normiert und jede Abweichung von denselben unter Strafe stellt, eine zur Verhängung dieser Strafe kompetente Reichsbehörde einsetzt und jedem Verletzten das Klagerrecht verleiht. Eure Excellenzen wollen mir gestatten, die Frage in der nächsten Woche in Berlin mündlich zu besprechen.

¹⁾ Poschinger, Aktenstücke I. S. 302 f.

29.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck vom 15. Februar 1879 an die Regierungen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg, betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens.¹⁾

Wie dem Ministerium bekannt, habe ich unterm 7. d. M. bei dem Bundesrat den Antrag gestellt, die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen beschließen, und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuß berufen zu wollen, welcher aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrat näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte.

Die Beschlußnahme über diesen Antrag im Bundesrat dürfte wesentlich erleichtert werden, wenn während der amtlichen Einleitung zu derselben diejenigen Bundesregierungen, welche eigene Staatsbahnen verwalten, behufs einer freien Verständigung über die Interessen in Verhandlung treten wollten.

Wie es vor mehr als 20 Jahren gelungen ist, im Wege der Vereinbarung zwischen den Postverwaltungen der deutschen Staaten einen befriedigenden Abschluß der Reformen auf dem Gebiete des Posttarifwesens herbeizuführen, so wird es, meiner Ansicht nach, den vereinten Bemühungen der beteiligten deutschen Regierungen auch möglich sein, über die Lösung der für das wirtschaftliche Wohl der Nation noch wichtigeren Aufgabe einer einheitlichen gesetzlichen Regelung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen zu einer Verständigung zu gelangen. Jedenfalls möchte ich den Versuch nicht unterlassen, bevor der Gegenstand in den Formen der regelmäßigen Geschäftsbehandlung bei dem Bundesrat und eventuell bei dem Reichstag zur Verhandlung kommt, eine vorbereitende Verständigung sowohl über die Behandlung des Antrags selbst, als auch über die Grundlagen des künftigen Tarifgesetzes zwischen den Bundesregierungen, welche durch den Besitz von Staatsbahnen zunächst beteiligt sind, herbeizuführen.

Das Ministerium beehre ich mich deshalb zu ersuchen, Sich mit diesem Verfahren einverstanden erklären und entweder einen der dortseitigen Bevollmächtigten zum Bundesrat mit entsprechendem Auftrage versehen, oder einen für den genannten Zweck hierher zu entsendenden besonderen Vertreter namhaft machen zu wollen. Über Zeit und Ort der Beratung würde ich dem dortseitigen Herrn Vertreter eine direkte Mitteilung demnächst zugehen lassen.

¹⁾ Poschinger, Aktenstücke I. S. 305 f.

30.

**Botum des Präsidenten des Staatsministeriums Fürsten Bismard dem
königlichen Staatsministerium vorzulegen, betr. Abtretung der preußischen
Eisenbahnen an das Reich. Berlin, den 8. Januar 1876.¹⁾**

Im Widerspruch mit dem Bedürfnis der Nation nach Einigung auf dem wirtschaftlichen Gebiete, im Gegensatz zu der einheitlichen Verwaltung von Post und Telegraphie, verharret die weitaus wichtigste Kommunikationsanstalt, die Eisenbahnen, trotz der Reichsverfassung, welche im Artikel 42 ff. eine einheitliche Zusammenfassung verlangt, in dem aus anderen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen überkommenen Zustande der Zersplitterung. Das deutsche Eisenbahnnetz zerlegt sich in nicht weniger als 82 selbständige Eisenbahngebiete von zum Teil seltsamen Formationen, unter 66 Vorständen.

Das bunteste Bild zeigt jedoch, abgesehen von Sachsen, Norddeutschland und vor allem Preußen.

Denn während Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen vermöge ihres ausschließlichen oder doch weit überwiegenden Staatsbahnbesizes einer einheitlicheren Gestaltung ihrer Eisenbahnen in Anlage, Betrieb und Verwaltung sich erfreuen, zerfällt in Preußen das — im November v. J. in Betrieb befindliche Eisenbahnnetz von 16 655 Kilometer — in 63 Einzelgebiete mit 50 Vorständen, darunter 49 Privatbahn-Unternehmungen mit 40 mehr oder minder autonomen Vorständen²⁾.

Diese Zersplitterung verdanken wir der, besonders in der westlichen Hälfte der Monarchie, so stark entwickelten Privat-Eisenbahnindustrie, daß bekanntlich der Staat im öffentlichen Interesse genötigt war, wenigstens durch bessere Verbindung und Arrondierung des Staatsbahnnetzes mit großen Kosten ein Gegengewicht zu erstreben.

Dieses Mittel genügt jedoch nicht, die vorhandene Zersplitterung aufzuheben. Noch viel weniger gilt dies von dem — technisch nicht unberechtigten und schon jetzt in wichtigen Fällen erfolgreichen — Streben der Privatbahnen nach Fusion ihres Besizes und Betriebes, weil dasselbe mit anderen Gefahren für das öffentliche Wohl verknüpft ist.

Die Zersplitterung des Eisenbahnnetzes durch die Privatindustrie und die — von ihrem Standpunkte natürlich — spekulative Tendenz der letzteren hat aber — neben vielen anderen Mißständen — zur Folge:

eine unnötige Verteuerung der Betriebskosten und damit der Tarife, verursacht durch die zahlreichen, kostspieligen Verwaltungsstellen mit ihrem großen Zentralapparate, den doppelten Rechnungs- und Kontrolleinrichtungen, die mangelhafte Ausnutzung des Betriebsmaterials und die überflüssigen Doppelbauten pp.;

¹⁾ Vgl. auch Poschinger, Aktenstücke I. S. 204 ff.

²⁾ Die tatsächlichen Verhältnisse werden auf einer dem Schreiben beigelegten Karte bildlich dargestellt.

ferner eine — trotz aller versuchten Auskunfts Mittel mangelhaft bleibende Leistungsfähigkeit der Bahnen für die Zwecke des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung; —

das Tarifchaos (— Anfang Oktober bestanden in Deutschland exkl. Bayern fast 1400 Tarife —) nebst vielfach gegen das eigene Land rückwärtslosen Differentialtarifen und die durch die Schwankungen und Unklarheiten der Tarife verursachte Unsicherheit in Handel und Verkehr, —

endlich, aus unberechtigten Konkurrenzinteressen gelähmte direkte Verbindungen in den Zügen und in den Verkehrsbeziehungen.

Zu alledem haben wir in neuerer Zeit noch eine durch Überproduktion herbeigeführte finanzielle Zerrüttung, selbst großer Gesellschaften, in den Kauf nehmen müssen, welche konzessionierte und begonnene Bauten ins Stocken und den soliden Teil des Geldmarktes in Unruhe gebracht hat.

Wenn nun weiter außer Zweifel steht, daß wesentlich Rücksichten auf die Lage der Privat-Eisenbahnindustrie, — wie in Preußen trotz des Drängens der Landesvertretung seit dem Jahre 1859 —, so im Reiche zur Erfolglosigkeit der Versuche, auf gesetzgeberischem Wege das Eisenbahnwesen, dem öffentlichen Bedürfnisse entsprechend, zu reformieren, beigetragen haben, indem eine solche Reform — im Geiste der Reichsverfassung — nicht ohne tieferen Eingriff in die bisherige Selbständigkeit und die Finanzverhältnisse der Gesellschaften denkbar ist, so wird man zugeben müssen, daß der Fortbestand der Privat-Eisenbahnindustrie in dominierender Stellung dem Gemeinwohl nicht zuträglich ist. Ihre trotz aller Gesetze unkontrollierbare, unabhängige Herrschaft über wichtige öffentliche Interessen der Bevölkerung ganzer Provinzen, macht die Verwaltung einer großen Privatbahn tatsächlich zu einer Partikular-Regierung, und zwar zu einer solchen, welche den Beruf fühlt, ihre Macht über den Verkehr nicht im öffentlichen Interesse oder in dem des Staates, der sie privilegiert hat, sondern lediglich zugunsten des Privatvermögens der Aktionäre zu üben.

Eisenbahnen sind ihrer Bestimmung und Benutzung nach öffentliche Verkehrsanstalten, konzessioniert und gebaut unter Gewährung großer Vorrechte, zur Förderung des öffentlichen Wohls, ihr Charakter als Erwerbsunternehmungen sollte nur zur Geltung gelangen, soweit das in erster Linie stehende öffentliche Interesse damit verträglich. Diesem, durch die Gesetzgebung sanktionierten, durch das Staatswohl gebotenen Prinzip entsprechend, hat man die Überlassung von Bau und Betrieb von Eisenbahnen an die Privatindustrie stets nur als ein zeitweiliges Verhältnis, den Erwerb der Privateisenbahnen für den Staat als etwas Selbstverständliches betrachtet.

In unseren Nachbarstaaten ist, neben dem Rechte des Ankaufs nach einer gewissen Anzahl von Betriebsjahren, der — mehr oder minder entschädigungsfreie — Erwerb im Wege des Heimfalls, durch Ablauf der nur auf Zeit — höchstens 99 Jahre — erteilten Konzession, oder — wie in Preußen — im Wege der Amortisation der Aktien mittelst einer von den Eisenbahnen selbst aufzubringenden Abgabe gesetzlich vorgesehen. Nur vorüber-

gehend — nach dem ausdrücklichen Vorbehalte der Staatsregierung — ist diese Abgabe im Jahre 1859 unter dem Drange der Verhältnisse für andere Staatszwecke bestimmt und seitdem den allgemeinen Staatsfonds zugeführt worden.

Gegen den Rückgriff auf die Aktienamortisation spricht der Umstand, daß dieses Mittel nicht rechtzeitig und vollständig zum Ziele führt; der gesetzgeberische Grundgedanke bleibt aber berechtigt, und begründet das Verlangen nach staatlichem Erwerb der Privatbahnen — wenigstens in ihren Hauptsystemen — und nach der Wiederherstellung ihres Charakters als öffentliche Verkehrsstraßen.

Diese Maßregel ist in Bayern, Italien und wird, wie es scheint, nächstens auch in Osterreich-Ungarn in großen Zügen zur Ausführung gelangt sein, weil sie das einzige Mittel ist, den bestehenden Konflikt zwischen den öffentlichen und den Interessen der Privatbahn-Besitzer in durchgreifendster und billigster Weise zu lösen. — Preußens Handel und Verkehr wird in eine nachteilige Lage geraten, wenn die Privateisenbahnen in den Nachbarstaaten mit dem Erlöschen der Konzession Staats Eigentum geworden und in Stande sein werden, zu billigeren Preisen zu transportieren, während in Preußen die Ausbeutung der öffentlichen Verkehrswege für das Privatinteresse der Aktionäre höhere Tarife und kostspieligeren Betrieb nötig machen.

Wenn diese öffentlichen Verkehrswege staatlicher Verwaltung überwiesen werden sollten, so fragt es sich, ob ihr Erwerb durch Preußen oder durch das Reich den Vorzug verdient. Letzterer wird sich jedenfalls nur dann empfehlen, wenn zugleich der ganze fiskalische Eisenbahnbesitz Preußens auf das Reich übergeht.

Seit der Errichtung des Reichs bilden die Eisenbahnen — von lokalen Linien abgesehen — Reichs-, nicht Partikularstraßen. Derselbe Gedanke, welcher die frühere Zersplitterung der Post in zahlreiche Territorial- und Thurn- und Taxische Posten als mit den Ansprüchen des Verkehrs unvereinbar erscheinen ließ, findet aus stärkeren Gründen seine Anwendung auf den viel größeren Anteil des nationalen Binnenverkehrs, welcher den Eisenbahnen zufällt.

Die Reichsverfassung überweist deshalb im Art. 4 Nr. 8 das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Reichs im Interesse des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung; —

sie stattet im Art. 41 das Reich unter Umständen mit dem Konzessionsrecht auch gegen den Widerspruch des beteiligten Bundesgliedes aus; —

sie verlangt im Art. 42, daß die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwaltet und neue Bahnen nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollen; —

sie schreibt in Art. 43 die Einführung übereinstimmender Betriebs-einrichtungen vor und überträgt die Sorge für den guten baulichen Zustand und die gehörige Ausrüstung mit Betriebsmitteln dem Reiche; —

sie verpflichtet im Art. 44 die Eisenbahnen zur Einrichtung der für den durchgehenden Verkehr nötigen Personenzüge, der erforderlichen Zugangsklüsse und der Güterzüge,

und verlangt im Art. 45 die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife unter der Kontrolle des Tarifwesens durch das Reich.

Die Reichsverfassung will somit, der nationalen Idee wie den Bedürfnissen des Verkehrs und der Landesverteidigung entsprechend, ein einheitlich geordnetes Eisenbahnsystem, die Erhebung der Eisenbahnen zu einer wahrhaft nationalen Verkehrsanstalt.

Die Erstrebung dieses Zieles ist schon durch die Verfassung nicht dem Bundesstaate Preußen, sondern dem Reiche zugewiesen, und diejenigen Beziehungen, in welche der staatliche Erwerb des norddeutschen Privatbahnnetzes den Erwerber zu der Mehrzahl der Bundesstaaten setzen würde, empfiehlt es sich aus politischen Gründen, nicht für den ohnehin mächtigsten Einzelstaat, sondern für das Reich zu gewinnen.

Ein durch den Erwerb der Privatbahnen vergrößerter preußischer Staatsbahnbesitz würde nur den preußischen Partikulareinfluß erweitern und ein seine Nachbarn drückendes, jedenfalls mit Abneigung aufgenommenes verstärktes Übergewicht Preußens begründen.

Die Rechte, welche der Bahnbetrieb in den einzelnen Territorien mit sich bringt, werden dem Reiche bereitwilliger gewährt werden, als dem Nachbarstaate Preußen.

Der in der Hand des Reiches vereinigte Besitz der preußischen Privat- und Staatsbahnen hat auch einen anderen Charakter und als kräftiges Mittel zur Festigung des nationalen Bandes, zur Förderung der nationalen Wohlfahrt gewiß alle wahren Freunde des Reichs für sich. Preußens Beruf, den Ausbau der nationalen Institutionen, allen voran, zu unterstützen, muß sich auch bei dieser Gelegenheit und auf diesem wichtigen Felde geltend machen. Ein wahrhaft nationales Auftreten seinerseits verheißt weittragende Erfolge. Preußen darf hiergegen um so weniger Bedenken hegen, als Seine Majestät der König auch die deutsche Kaiserkrone erblich trägt, Preußens Dynastie mit der Kaiserlichen identisch ist, somit dynastische Bedenken, welche in andern deutschen Staaten gegen die Überlassung ihrer Bahnen an das Reich bestehen mögen, bei uns nicht auftauchen können.

Im Besitze des preußischen Eisenbahnnetzes würde seitens des Reichs, ich zweifle nicht daran, mit den Staatsbahnen der übrigen größeren Bundesstaaten im Wege der Verständigung und der Gesetzgebung ein Verhältnis hergestellt werden können, welches den Reichsinteressen genügt. — Mit dem Erwerbe der preußischen Staatsbahnen mit ihren Dependenzen durch das Reich würde der Erwerb aller dem Staate in bezug auf Privatbahnen zustehenden Rechte — Ankaufs-, Heimfalls-, Eigentums- und Gewinnanteilsrechte — mögen dieselben auf Gesetz, Konzession oder Vertrag beruhen, zu verbinden sein. Das Reich hätte dabei in entsprechender Kompensation in die finanziellen Verpflichtungen des Staats (Zinsgarantien pp.) diesem

gegenüber haftbar einzutreten und sich wegen der Eisenbahnabgabe mit dem Staate abzufinden.

Die gegenwärtige Finanzlage der Privateisenbahnen gegenüber den günstigen Kreditverhältnissen des Reichs, wie die wirtschaftliche Lage und die Verhältnisse des Geldmarktes berechtigen zu der Erwartung, daß es dem Reiche gelingen wird, die hauptsächlichsten Privatbahnen nach und nach unter billigen Bedingungen zu erwerben und damit im größten Teile Norddeutschlands der seitherigen Zersplitterung ein Ende zu machen.

Die Modalitäten des Erwerbes lasse ich vorläufig unerörtert. Dieselben würden, besteht im Prinzip Einverständnis, unüberwindliche Schwierigkeit nicht bieten, auch eine Beschränkung des Geldmarktes nicht notwendig zur Folge haben.

Der Gedanke, dem Staate die ihm zu gewährende Erwerbssumme in Gestalt eines Betrages an Rente und Amortisationsquote zu überweisen, scheint in erster Linie der Erwägung wert.

Bei den Privatbahnen würde sich das Verhältnis, soweit zu übersehen, insofern nicht zu schwierig gestalten, als die Prioritäts-Obligationen — von einer etwaigen privilegienmäßigen Konvertierung abgesehen — von dem Eigentumswechsel an sich nicht berührt werden, die Aktienbesitzer aber wie dieses kürzlich von der bayerischen Regierung bei der Erwerbung der Bayerischen Ostbahnen und in früheren Fällen auch schon bei uns geschehen — eventuell mit einer festen Rente unter Amortisation der Aktie abgefunden werden könnten. — Über die Höhe der für diese Renten pp. erforderlichen Beträge läßt sich zurzeit füglich nichts sagen, doch scheint bei Erwägung aller Verhältnisse die Erwartung eine berechtigte, daß die durch die einheitliche Administration erhöhten Bahnerträge mehr als reichen werden, die Verbindlichkeiten des Reiches dem Staate und den Aktionären gegenüber zu erfüllen.

Das in Betracht kommende nominelle Aktientkapital — dessen wirklicher Wert sich nach den heutigen Börsenkursen resp. annähernder Schätzung beträchtlich niedriger stellt — würde, soweit solches bis jetzt konzeffioniert ist, sich auf rund etwa 1600 000 000 M. beziffern. — Über die Verwaltung der künftigen Reichsbahnen durch ein selbständiges Ressort mit eigener Beamtenlaufbahn nach Analogie der Post und unter Heranziehung der bewährtesten Kräfte der Privat-Bahnverwaltungen enthalte ich mich für jetzt weiterer Andeutungen bis zu mündlicher Beratung.

In der Absicht, die letztere durch eine vertrauliche Besprechung einleiten, behalte ich mir vor, die Frage auf die Tagesordnung des Staatsministeriums zu bringen: ob dem demnächst zusammentretenden Landtage eine Vorlage zu machen ist, um für die Staatsregierung die Ermächtigung zu erlangen:

vorbekaltlich der nachträglichen Genehmigung der beiden Häuser des Landtages in dem oben dargelegten Sinne mit dem Reiche Vertrag zu schließen

wegen Abtretung des gesamten Eisenbahnbesitzes Preußens einschließlich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen an das Reich.

Sämtlichen Herren Ressortchefs habe ich Abschrift hiervon mitgeteilt und behalte ich mir vor, demnächst zur Beratung der Angelegenheit einzuladen.

gez. Fürst v. Bismarck.

31.

Botum des Finanzministers Camphausen dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. Abtretung der preußischen Eisenbahnen an das Reich. Berlin, den 20. Januar 1876.

Das Botum des Herrn Präsidenten des Staatsministeriums vom 8. d. M. stellt die Frage zur Erörterung:

ob dem jetzt zusammengetretenen Landtage eine Vorlage zu machen sei, um für die Staatsregierung die Ermächtigung zu erlangen: vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der beiden Häuser des Landtags in dem in dem Botum dargelegten Sinne mit dem Deutschen Reiche Vertrag zu schließen, wegen Abtretung des gesamten Eisenbahnbesitzes Preußens einschließlich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen an das Reich.

Wenn es sich hiernach zurzeit nur um den Übergang der preußischen Staats-Eisenbahnen an das Reich handelt, so darf ich annehmen, daß die Frage nach dem Aufgeben des in Preußen bezüglich der Eisenbahnindustrie bestehenden sog. gemischten Systems noch als eine offene betrachtet werde. In Deutschland und insbesondere in Preußen ist das Eisenbahnwesen, sowie es sich historisch zu seiner jetzigen Gestalt entwickelt hat, wesentlich aus der Initiative der Privatindustrie hervorgegangen. Dieselbe ist das belebende Element gewesen, welches durch Unternehmungsgeist, Überwindung technischer Schwierigkeiten, kaufmännische Umsicht, Erkenntnis und Benützung der zeitig obwaltenden Verkehrsverhältnisse seinen anregenden Einfluß auf den Bau und die Verwaltung der Staatsbahnen geübt hat und noch fortgesetzt geltend macht. Der Staat hat sich demgegenüber in den Stand zu setzen gesucht, um seinerseits durch die Beherrschung und Konzentrierung der hauptsächlichsten durchgehenden Verkehrsrouen in seiner Hand die monopolisierende Macht der einzelnen großen Privatbahnen zu paralisieren und somit einen regulierenden Einfluß auf den allgemeinen Verkehr zu gewinnen. In Preußen wird dieses Ziel nach dem Ausbau der jetzt projektierten und bereits im Bau begriffenen Staatsbahnlinien im wesentlichen erreicht sein, wie dies bei Beratung der bezüglichen großen Eisenbahn-Kreditgesetze im Jahre 1873 und 1874 von der Staatsregierung ausdrücklich hervorgehoben und von der Landesvertretung gebilligt worden ist.

Das Verlassen des gemischten Systems würde der Übergang zur Monopolisierung der gesamten Eisenbahnindustrie in der Hand des Staates sein. Lehre und Anregung, welche aus der freien Entwicklung quillt, fiele weg, die Gefahr bürokratischer Erstarrung läge nahe. Der Staat würde mit den Rechten eines großen allgemeinen Verkehrsmonopols auch die Pflichten einer solchen Macht überkommen. Die Folge dieser Macht wäre die Abhängigkeit der gesamten Industrie, des Handels und der Landwirtschaft von der Verkehrsleitung des Staates, die korrespondierende Pflicht des Staates aber der Eintritt in alle die vielgestaltigen Verbindlichkeiten, welche die Interessen der gedachten wirtschaftlichen Gebiete an die Leistungen der Eisenbahnen zu stellen berechtigt sind. Daß jene Abhängigkeit als ein wirtschaftlicher Fortschritt angesehen werden müsse, vermag ich nicht anzuerkennen, auch besorge ich, daß der Staat als Inhaber des Eisenbahnmonopols auf die Dauer nicht imstande sein würde, die vorstehend bezeichneten Verbindlichkeiten zu erfüllen.

Die finanziellen Folgen der Monopolisierung des Eisenbahnwesens sind wesentlich davon abhängig, mit welchem Geschick und in welchem Geiste die Verwaltung geführt wird. Die Erfahrungen nicht nur in Preußen und Deutschland, sondern auch in anderen Ländern haben gezeigt, daß die Privatbahnen billiger wirtschaften, als die Staatsbahnen, daß die großen Systeme, ohne Beeinträchtigung ihrer Leistungsfähigkeit, einen gewissen Umfang nicht überschreiten dürfen und daß daher z. B. die französischen Bahnen, abgesehen davon, daß sie erheblich teurer verwalten als die deutschen, die letztern auch an Leistungsfähigkeit nicht übertreffen. Es dürfte mithin der mit der Durchführung des Staatsmonopols in Aussicht stehende Fortfall der Ausgaben für die Zentralverwaltungen einzelner Privatbahnen und die dadurch eintretende Ersparnis nicht von überwiegender Bedeutung sein. Mehr wie aufgewogen aber würde sie zweifellos werden durch den im Gefolge der Erfüllung der oben bezeichneten, vom Staate übernommenen Verbindlichkeiten unvermeidlichen Rückgang der Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen. Die trotz der Verschiedenartigkeiten des Güterverkehrs auf den einzelnen Linien und, trotz der Ungleichartigkeit der Kosten der Bahnanlagen und der Transportverwaltung (Zugkraft pp.) in der norddeutschen Tiefebene, dem mitteldeutschen Gebirgslande und den Hochgebirgsstrecken im südlichen Deutschland, angestrebte Unifizierung der Frachttarife würde nach dieser Richtung hin ihre Wirkung bald bemerklich machen. Den Anforderungen nicht nur der Industrie und des Handels pp. auf Herabminderung der Frachtsätze, sondern auch des großen Publikums nach Erleichterungen und Bequemlichkeiten aller Art könnte der Staat nach Übernahme der alleinigen Fürsorge für den Verkehr auf den öffentlichen Eisenbahnstraßen sich kaum entziehen. Diese Anforderungen aber, namentlich des großen Publikums, sind es vorzugsweise gewesen, welche in den letzten Jahren die finanziellen Ergebnisse der Staats-Eisenbahnverwaltung beeinträchtigt haben. Die Gefahr des Rückgangs der Bruttoeinnahme ohne gleichzeitige entsprechende Herabminderung der Aus-

gaben wächst mit dem Fortfall der wichtigen Interessen der Privat-Eisenbahn-industrie, sowie mit der Größe des Staats-Eisenbahnbesitzes und damit auch die Gefahr für die Balancierung des Staatshaushalts. Nach Durchführung der Monopolisierung des Eisenbahnwesens in der Hand des Staates würden die Eisenbahnen zwar den Charakter als öffentliche Verkehrsstraßen zweifellos besitzen, der Staat aber würde bald erkennen müssen, daß er nicht bloß öffentliche Verkehrsstraßen, sondern eine große Betriebsverwaltung übernommen habe. Nun ist es erfahrungsmäßig sehr mißlich, wenn die Staats-Finanzverwaltung in einem erheblichen Umfange auf die Einnahmen aus Betriebsverwaltungen angewiesen ist. Dieser Zustand, wie er jetzt schon in Preußen besteht, würde geradezu ein Bedenken erregender werden, wenn, nach Durchführung des Staatsmonopols, eine Betriebsverwaltung von einem Umfange ohnegleichen geschaffen sein würde. Man würde bei eintretendem Rückgange der Einnahmen aus dieser Verwaltung genötigt werden, den Ausfall durch eine weitere Inanspruchnahme der Steuerkraft zu decken, und es dürfte mindestens fraglich sein, ob der durch die gewährte Verkehrs erleichterung erzielte Gewinn oder die zur Erreichung desselben notwendig gewordene Mehrbelastung der Steuerzahler die Fortentwicklung des wirtschaftlichen Lebens der Nation mehr beeinflussen würde.

Aus diesen Gründen kann ich es nur für ratsam halten, das bestehende sog. gemischte System nicht aufzugeben. Ich bemerke aber, daß ich damit den Erwerb einzelner, die Verbindung oder Fortsetzung der bestehenden Staatsbahnen auf großen durchgehenden Routen herstellender Privatbahnen nicht zurückweisen will. In Preußen sind wir neuerdings in einzelnen Fällen in derartige Verhandlungen eingetreten, die gezeigt haben, daß dieselben nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten zu einem befriedigenden Resultate zu führen sind, und daß die Modalitäten des Erwerbs sich in den einzelnen Fällen, je nach der Besonderheit derselben, ganz verschieden gestalten.

Wenn es nun innerhalb dieser Begrenzung in Frage kommt, ob auch in den vor dem Deutsch-Französischen Kriege zum Deutschen Reiche gehörigen Ländern ein Reichs-Eisenbahnbesitz geschaffen und zur Erreichung dieses Zieles mit der Abtretung der gesamten Staats-eisenbahnen Preußens einschließlich seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen der Anfang gemacht werden soll, so würde ich es nicht als zweifellos betrachten, ob es schon derzeit geraten sei, mit einem solchen Schritte vorzugehen, indessen glaube ich mich in dieser Hinsicht dem besseren Ermessen des Herrn Reichskanzlers, dessen Politik das Deutsche Reich so große Erfolge verdankt, unterordnen und der Ausführung des Planes Bedenken politischer Natur nicht entgegenstellen zu sollen. Ich muß aber in Wahrnehmung der meiner Leitung anvertrauten finanziellen Interessen des preußischen Staates darauf hinweisen, daß die Übernahme eines großen Eisenbahnbetriebes durch das Reich ohne Herstellung eines Zustandes, in welchem das Reich in der Lage ist, für seine finanziellen Bedürfnisse selbst sorgen zu müssen, ernste Gefahren für die Balancierung des Reichshaushalts und eine weitere Belastung Preußens und der übrigen

Partikularstaaten bei eintretendem Rückgange der Einnahmen aus der Reichs-Eisenbahnverwaltung herbeiführen könnte. Seitens der preussischen Staatsregierung würde jedenfalls verlangt werden müssen, daß es für die Abtretung seines gesamten Staatsbahnbefizes und seiner Rechte bezüglich der Privatbahnen volle Entschädigung erhalte. Ohne genaue Formulierung dieser Grundlagen für die Abtretung dürfte von der preussischen Landesvertretung die gewünschte Ermächtigung kaum zu erlangen sein.

Ich würde daher unter der eingangs erwähnten Voraussetzung anheimstellen, daß das Preussische Staatsministerium zunächst die Vorlage der formulierten Grundlagen für die verlangte Abtretung seitens der Reichsregierung erwartet.

Sämtlichen Herren Ressortchefs habe ich Abschrift hiervon mitgeteilt.
gez. Camphausen.

32.

Votum des Finanzministers Camphausen, betreffend den Entwurf eines Gesetzes wegen Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich, dem königl. Staatsministerium vorzulegen. Berlin, den 8. März 1876.

Der von dem Herrn Handelsminister mit dem Schreiben vom 3. d. M. vorgelegte Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich gibt mir Veranlassung, dem königlichen Staatsministerium folgende Anträge und Bemerkungen zur Beratung und Beschlußfassung ganz ergebenst zu unterbreiten.

Indem ich davon ausgehe, daß der Entwurf Nr. 1 zum Ausgangspunkt des legislatorischen Vorgehens zu machen sein wird, gestatte ich mir vorzuschlagen: im § 1 die Bestimmung unter Nummer 1 folgendermaßen zu fassen:

1. die gesamten im Bau oder Betriebe befindlichen Staats-Eisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staats-Eisenbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen eine entsprechende Rente, welche bei den seit länger als drei Jahren im Betriebe befindlichen Bahnen nach ihrem Ertragswerte, bei allen übrigen nach dem aufgewendeten Anlagekapitale einschließlich der Bauzinsen zu bemessen ist, dem Deutschen Reiche übertragen werden und die Herstellung derjenigen Bahnstrecken, deren Ausführung die Staatsregierung zwar in Aussicht genommen, bei welchen aber die eigentliche Bauausführung in Ermangelung spezieller Vorarbeiten noch nicht begonnen hat, dem Deutschen Reiche überlassen wird;

und die Nummer 6 ganz zu streichen, weil bei Gewährung einer Rente die

mit der Ausführung des Gesetzes verbundene Finanzoperation sich am einfachsten vollzieht und die Zugrundelegung des Ertragswertes den richtigen Maßstab für die zu beanspruchende vollständige Entschädigung bildet, weil ferner die in den Motiven zu Nr. 1 § 1 gedachte Überlassung der Bauausführung der projektierten, aber noch nicht in Angriff genommenen Staatsbahnstrecken an das Deutsche Reich im Gesetze selbst ausgesprochen werden muß und weil endlich die eventuelle Ausübung von Befugnissen der preussischen Behörden durch gemeinsame Organe des Reiches und Preußens in der Art, daß die Reichsbehörden gleichzeitig die Befugnisse der preussischen Behörden ausüben, nur zu unzuträglichen Ko- und Subordinationsverhältnissen führen würde.

Was sodann die vorliegenden Motive zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs anbetrifft, so würde zu 1 derselben, wie dies bei der Abtretung der Preussischen Bank an das Reich anerkannt ist, davon auszugehen sein, daß die Beamten der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung nicht gezwungen werden können, in den Reichsdienst zu treten, und daß daher in den abzuschließenden Verträgen das Reich die Befriedigung ihrer begründeten Ansprüche eventuell zu übernehmen haben würde.

Zu 3 der Motive vermag ich die Ausführungen bezüglich der dem preussischen Staate für Abtretung seiner Rechte an Privateisenbahnen gebührenden Entschädigung nicht überall als zutreffend anerkennen. So wird meines unvorgreiflichen Dafürhaltens eine Entschädigung für das Recht auf einen Anteil an der Superdividende nicht, — sofern in den einzelnen Fällen die Rente der Bahn die in den betreffenden Verträgen oder Bewilligungen festgesetzte Höhe bereits erreicht hat, — sondern, sofern und in dem Umfange, wie solche zu erwarten ist, zu beanspruchen sein. Dergleichen dürfte eine Abfindung für die Abtretung des dem preussischen Staate zustehenden Rechtes, bestimmte Bahnstrecken gegen Erstattung des Anlagekapitals derselben zu erwerben, nicht nur unter der Voraussetzung zu begehren sein, daß der Ertragswert derselben das Anlagekapital übersteigt, sondern es würde bei Bemessung des für die Abtretung zu gewährenden Äquivalents der Umstand vorwiegend in Betracht kommen müssen, ob und inwieweit die Geltendmachung eines solchen Rechtes in Zukunft für den Berechtigten wertvoll sein kann. Daß, wie gesagt ist, dieses Recht, selbst in den Fällen, in welchen der unentgeltliche Erwerb einzelner Bahnstrecken dem Staate vorbehalten ist, mit dem Übergange der preussischen Staatsbahnen an das Reich ganz oder teilweise wertlos werden würde, vermag ich nicht zuzugeben. Denn einmal dürfte nicht anzunehmen sein, daß die Verwaltung des Reiches diesen Bahnstrecken gegenüber in einem wesentlich anderen Geiste, als dies bisher von der preussischen Verwaltung geschehen ist, geführt werden würde, und sodann kommt doch auch in Betracht, welchen Wert der Besitz dieser Rechte für das Reich demnächst haben wird und für den preussischen Staat haben würde, wenn derselbe sich nicht im Interesse des Reiches seines Eisenbahnbesitzes entäußerte.

Zu 5 der Motive kann ich mich nur dafür aussprechen, daß mit dem Aufsichtsrechte über das Eisenbahnwesen in Preußen auch das Recht des Staates auf Verleihung, Übertragung, Abänderung und Entziehung von Eisenbahnkonzessionen auf das Deutsche Reich übergeht und daß dem preußischen Staate nur das Recht der Wahrnehmung der landespolizeilichen Interessen reserviert bleibt, sowie daß im übrigen kein Raum gelassen wird für die Mitwirkung oder Einwirkung der diesseitigen Landesbehörden bei der Handhabung des Konzessionswesens.

Bei der Eile, welche die Sache erfordert, habe ich mich darauf beschränken müssen, die vorstehenden Anträge und Bemerkungen kurz zu formulieren und darf mir deren weitere Ergänzung und Erläuterung für die bevorstehende Beratung im Staatsministerium ganz vorbehalten.

Abschrift dieses Votums habe ich den sämtlichen Herren Ressortchefs mitgeteilt.

gez. Camphausen.

33.

Votum des Präsidenten des Staatsministeriums, Fürsten Bismarck, betr. den Entwurf eines Gesetzes wegen Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. Berlin, den 9. März 1876.¹⁾

Von den seitens des Herrn Handelsministers in Ausführung des Beschlusses des Königlichen Staatsministeriums vom 12. v. M. mitgeteilten Gesetzesentwürfen würde ich dem mit Nr. I bezeichneten nicht zustimmen können.

In dem Texte des eventuellen, mit II bezeichneten schlage ich vor, daß im § 1 Nr. 5 statt:

„Die Aufsichtsrechte des Staates über das Eisenbahnwesen“
gesagt wird:

„Die Eisenbahn-Aufsichtsrechte des Staates“,
und ferner im § 1 unter Nr. 6 die Worte:

„Die Ausübung der Rechte des Staates in bezug auf die Verleihung, Übertragung, Abänderung und Entziehung von Eisenbahnkonzessionen, sowie auch“

in Wegfall kommen.

Die erstere Änderung scheint mir zweckmäßig, um den Übergang derjenigen Aufsichtsrechte zu erleichtern, welche dem preußischen Staate vermöge Staatsvertrages in bezug auf Eisenbahnstrecken in nichtpreußischem Gebiet zustehen; die letztere bezweckt, die Übertragung des Konzessionsrechtes auf das Reich auszuschießen.

¹⁾ Poschinger, Aktenstücke I. S. 216.

Der in erster Linie vorgeschlagene Gesetzentwurf, nicht minder der Inhalt der Motive erregt bei mir erhebliche Bedenken.

Bereits bei der Beratung am 12. v. M. habe ich mir gestattet anzudeuten, daß nach meiner Auffassung das KonzeSSIONSrecht bei den Einzelstaaten verbleiben müsse, ohne daß damit einer etwaigen anderweiten reichsgesetzlichen Regelung der Sache in Zukunft vorgegriffen werden solle. — Ich möchte die Ansicht für die richtigere halten, daß das KonzeSSIONSrecht nicht einen Ausfluß des Aufsichtsrechts, sondern ein Hoheitsrecht bildet, welches in dem Wegeregal seine Wurzel findet. Daß beide Rechte ausschließlich in Einer Hand ruhen, ist kaum wünschenswert, eine Notwendigkeit dafür dürfte aber nicht vorliegen. Überwiegende Gründe widerraten diese Kumulation für jetzt. Die Reichsverfassung verleiht dem Reiche im Artikel 41 das KonzeSSIONSrecht mit der Befugnis zur Ausattung mit dem Expropriationsrechte für Eisenbahnen, „welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden“. Die Ausübung dieser Rechte wird aber auf den Weg des Reichsgesetzes verwiesen und umfaßt Eisenbahnen, welche nicht unter jene beiden Gesichtspunkte fallen, nicht. Es ist deshalb keineswegs zweifellos, ob die Übertragung des vollen KonzeSSIONSrechts seitens eines Einzelstaats und dessen Annahme seitens des Reichs letzteres in die Lage setzen würde, ohne jedesmaligen gesetzlichen Akt, und vielleicht selbst ohne vorgängige Verfassungsänderung, Meliorations-, Buzinal-, Sekundärbahnen usw., kurz gerade diejenigen Bahnen, welche vielfach fehlen, mit der Leichtigkeit zu konzeSSIONieren, wie solches dem Einzelstaate, insbesondere Preußen, möglich. — Auch ist der Verwaltungsapparat des Reiches zurzeit noch nicht so organisiert, kann auch — ohne die bereits bei der früheren Besprechung berührte — Verfassungsänderung nicht so organisiert werden, wie solches die volle Ausübung des KonzeSSIONSrechts erheischt, ganz abgesehen davon, daß von dem KonzeSSIONSrechte die Verleihung des Expropriationsrechts an sich nicht abhängig ist, und für die Handhabung aller dieser Befugnisse im Wege der Reichsgesetzgebung erst noch die erforderlichen Bestimmungen getroffen werden müßten.

Ein weiteres Bedenken betreffs des Entwurfs I richtet sich dagegen, einmal, daß überhaupt im § 1 Nr. 1 eine Norm für die Berechnung der dem Staate für die Staatsbahnen zu gewährenden Entschädigung schon jetzt gegeben werden soll, sodann gegen die vorgeschlagene Normierung selbst. Für jetzt handelt es sich eben nur darum, daß Preußen seine Bereitwilligkeit zu erkennen gibt, dem Reiche die Erreichung seiner verfassungsmäßigen Zwecke durch die käufliche Überlassung seines Eisenbahnbesitzes zu ermöglichen und zu erleichtern. Die Bestimmung der Höhe der Entschädigung steht noch nicht zur Diskussion, es genügt, auszusprechen, daß eine angemessene Entschädigung gefordert werden soll. Diese zu ermitteln und zu vereinbaren, bleibt vorbehalten, und erübrigt eine Direktive für den Modus im Gesetz und in den Motiven um so mehr, als alle betreffenden Verträge nach § 2 des Entwurfs der speziellen Genehmigung des Landtages unterliegen sollen.

Auch aus taktischen Rücksichten erscheint mir die Einfügung einer solchen Direktive bedenklich, und dem Zustandekommen einer, wie ich doch annehme, gemüthlichen Vereinbarung mit dem Reiche hinderlich.

Der vorgeschlagene Entschädigungsmodus läuft darauf hinaus, zu bestimmen: daß für die einzelnen Staatsbahnen mindestens das gesamte verwendete Kapital (einschließlich der bis jetzt in demselben nicht enthaltenen Bauzinsen), und da, wo der Ertragswert nach den Ergebnissen bestimmter Jahre $4\frac{1}{2}$ Prozent überstieg, der letztere kapitalisirt durch Barzahlung vergütet werden, mit anderen Worten, daß das Reich an Preußen für dessen unter $4\frac{1}{2}$ Prozent rentierende Bahnen das volle Anlagekapital erstatten, und für die gut rentierenden den vollen Ertragswert entrichten soll. Nun sind aber nicht allein in dem seither als verwendet berechneten Anlagekapital auch Beträge enthalten, welche nicht aus Staatsmitteln flossen, sondern von Interessenten — in bar oder in Grund und Boden usw. — gewährt wurden, sondern es hat auch eine ganze Reihe preussischer Staatsbahnen, so die Saarbrücker, die Westfälische, die Nassauische, die Webra-Hanau-Frankfurter, die Main-Weser-, die Wilhelmshafen-Oldenburger Bahn, zumeist einen erheblich geringeren Ertrag, als $4\frac{1}{2}$ Prozent aufgebracht.

Nach den vom Herrn Handelsminister den beiden Häusern des Landtages mitgetheilten Eisenbahn-Bau- und Betriebsberichten hat beispielsweise

die Niederschlesisch-Märkische	1871	mit	8,95 ⁰ / ₀
	1873	„	10,23 ⁰ / ₀
	1874	„	7,94 ⁰ / ₀

das Anlagekapital verzinst, während dieser Zinssatz sich belief bei der

Ostbahn	1871	auf	7,10 ⁰ / ₀
	1874	„	3,71 ⁰ / ₀
Westfälischen Bahn	1871	„	5 ⁰ / ₀
	1874	„	1,40 ⁰ / ₀

so daß das gesamte Anlagekapital der preussischen Staatsbahnen, durch einander gerechnet, nur mit

5,10 ⁰ / ₀	im Jahre	1873	und
3,65 ⁰ / ₀	„	„	1874

sich verzinst.

Das vorgeschlagene Verfahren involviret eine Bereicherung des Staats auf Kosten des Reichs, und zwar in ganz erheblichem Umfange. Dieselbe gewinnt noch an Umfang durch die dem Reiche angeforderte Gewährung der beträchtlichen Mittel, welche der Staat auf im Gange befindliche, oder doch schon beschlossene Neubauten von mehr als zweifelhafter Rentabilität verwendet hat und noch zu verwenden verpflichtet ist.

Soweit ich übersehe, wird die Wertberechnung nur für die Gesamtheit der Staatsbahnen, dieselben als Ein Objekt betrachtet, und zwar, wenn man das vom Staate verwendete Anlagekapital inkl. der Bauzinsen zugrunde

legt, unter Bestimmung einer, den seitherigen und zukünftigen Ertragsverhältnissen nach billiger Veranschlagung entsprechender, der Amortisation unterliegenden Rente aufzustellen sein. Die Absicht einer Bereicherung wird beiderseits ausgeschlossen bleiben müssen. Im vorstehenden Sinne in den Motiven eine beiläufige Andeutung zu geben, wird für den Zweck völlig genügen. Barzahlung der gesamten Entschädigung vorzusehen, ist meines Dafürhaltens zu vermeiden, — sie führt nur zu einer überflüssigen, das Reich und den Geldmarkt belästigenden Kreditoperation und erschwert die Verhandlungen.

In den speziellen Motiven in solcher Ausführlichkeit, wie geschehen, alles das, was bezüglich der Privatbahnen abgetreten werden soll, zu spezifizieren und dabei zugleich zu erörtern, wofür und nach welchen Normen eine Entschädigung zu beanspruchen, halte ich nicht für empfehlenswert. Die Forderung einer, der näheren Ermittlung und Genehmigung vorbehaltenen angemessenen Entschädigung dürfte auch hier ausreichen. Die Übertragung der finanziellen Rechte und Verbindlichkeiten des Staates gegenüber den Privatbahnen wird ohnedies wohl nur in einer langen Reihe von Verhandlungen, in langsamer Folge und in sehr verschiedener Weise, je nach der Beschaffenheit des Einzelfalles, vor sich gehen.

Für diese Verhandlungen glaube ich jedoch — von minderwichtigen Bedenken gegen den Inhalt der vorgelegten Motive abgesehen — schon jetzt die Bemerkung nicht zurückhalten zu dürfen, daß es nicht gerechtfertigt sein dürfte, vom Reiche die Erstattung aller Zinszuschüsse für garantierte Bahnen pro praeterito et futuro, aller Subventionen, auch der à fonds perdu gegebenen und außerdem für das Recht des Staats auf Gewinnanteile (Superdividende) volle Abfindung zu verlangen.

Nicht minder wird der Regel nach für eine spes, deren Begründung dem Staate keinerlei Opfer gekostet hat, eine Entschädigung nicht wohl zu beanspruchen sein. Maßgebende Andeutungen über die Feststellung des vom Reiche zu erlangenden Preises gehören m. E. überhaupt nicht in das gegenwärtige Stadium der Verhandlungen. Eine vorgängige und praktisch ergebnislose Diskussion der vom Reiche zu übernehmenden Leistungen und Pflichten kann die Entwicklung der Frage wesentlich aufhalten, ohne eines ihrer späteren Stadien abzukürzen.

Die Ablösung der Eisenbahnabgabe dürfte ebenfalls von Fall zu Fall zu behandeln und ebenso wie die Auseinandersetzung wegen der Zinsgarantien pp. erst dann praktisch werden, wenn das Reich das Eigentum oder die Verwaltung der betreffenden Privatbahn übernimmt.

Ansprüche, welche, wie die vorstehend bezeichneten, auf eine Bereicherung des Staates auf Kosten des Reiches hinauslaufen, würde ich den gesetzgebenden Faktoren des Reiches gegenüber nicht vertreten können, und die Geltendmachung solcher Forderungen, mögen dieselben in dem Gesetzentwurf oder in den Motiven zum Ausdruck gelangen, nicht nur für die Sache, sondern auch für die politische Stellung Preußens im Reiche nachteilig halten. Sie würde den übeln Nachreden Glauben schaffen, denen Preußen von Seiten der

Gegner des Reiches ohnehin ausgesetzt ist. Haben letztere doch bereits in der sächsischen Zweiten Kammer und an anderen Orten besonders betont, daß Preußen bei der mangelhaften Rentabilität seiner Staatsbahnen ein Opfer durch deren kaufweife Abtretung nicht bringen, sondern ein gutes Geschäft auf Kosten des Reiches machen wolle. Übertriebene Forderungen würden diesen Angriffen nur zu viel Boden verleihen, und wäre es für die nationale Stellung Preußens zu beklagen, wenn über dieselben etwas in die Öffentlichkeit dränge, noch mehr, wenn die Notwendigkeit nicht erspart bleiben sollte, offen anzuerkennen, daß aus diesen Gründen der Plan gescheitert sei.

Wie die Dinge liegen, steht fürerst ja dahin, ob die Reichsvertretung das Anerbieten Preußens, auch wenn dasselbe sich in billigen Grenzen hält, akzeptieren wird. Ist das aber nicht der Fall, oder führen die späteren Verhandlungen zu keinem, beiden Teilen annehmbaren Resultate, so wird niemand Preußen einen Vorwurf daraus machen können, wenn es der durchaus zu beseitigenden Zersplitterung des Eisenbahnwesens und den mit der Überwucherung der Privat-Eisenbahnindustrie verbundenen Nachteilen in seinem Verkehrsgebiete mehr als bisher durch energische Arrondierung und Vervollständigung seines Besitzes ein Ende zu machen sich bestrebt. Wird dadurch das Übergewicht der preußischen Eisenbahnpolitik ein drückenderes und der Kontrolle seiner Bundesgenossen entwachsendes, so werden sich letztere das selbst zuschreiben müssen.

Dies in den Motiven des Gesetzentwurfs ausdrücklich anzudeuten und klar in Perspektive zu stellen, daß Preußen bei ablehnendem Verhalten des Reiches sich einen konzentrierten Bahnbesitz mit Nachdruck zu sichern beabsichtigt, halte ich für alle Fälle nützlich.

Ich werde dann auch als Reichskanzler vertrauen dürfen, daß die königlich Preussische Regierung der Reichsregierung ihre volle und rückhaltlose Unterstützung gewährt, damit ein den Sinn und die Ziele der Reichsverfassung im weitesten Umfange erfüllendes Reichsgesetz über das Eisenbahnwesen zustande kommt, insbesondere auch dem Reiche die zur praktischen und durchgreifenden Handhabung dieses Gesetzes erforderlichen Befugnisse im vollen Maße zuteil werden.

Abschrift dieses Botums habe ich den übrigen Herren Staatsministern mitgeteilt.

gez. Fürst von Bismarck.

34.

Erste Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der Beratung des Gesetzesentwurfs, betr. die Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. (Erste Lesung, Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 26. April 1876.)

Ich behalte mir vor, über die Sache selbst zu sprechen, nachdem der Herr Ressortminister sich geäußert haben wird; für den Augenblick will ich nur eine irrtümliche Angabe berichtigen, die der Herr Vorredner¹⁾ vor meinem Eintritt in das Haus gemacht hat, wie ich höre, und die den allgemein beklagten Rücktritt des Ministers Delbrück betrifft.

Es ist durchaus unrichtig und auch nicht ein Schatten von Wirklichkeit liegt dafür vor, wenn man diese beklagenswerte Änderung in unserem Personalstande mit irgendeiner politischen und sachlichen Frage in Verbindung bringt. Daß, wie an jedes Ereignis, so auch an dieses, die tendenziöse Erfindung, die politische Ausschmückung, das Sensationsbedürfnis sich hängen würden, war ja vorauszusehen; ich kann aber versichern, und ich würde es nicht versichern dürfen, wenn ich nicht sicher wäre, daß das Zeugnis des Herrn Ministers Delbrück das meinige bekräftigen wird, daß zwischen ihm und Sr. Majestät dem Kaiser, zwischen ihm und mir auch nicht ein Schatten von einer Meinungsverschiedenheit über irgendeine der schwebenden Fragen zutage getreten ist. (Hört! Hört!)

Der Minister Delbrück hatte, wie Ihnen allen bekannt ist, in solchen Fällen den Mut seiner Meinung und verschwieg sie nicht. Wir sind oft verschiedener Ansicht gewesen, und da es sich meist um Dinge handelte, die er besser verstand als ich, so bin ich oft in der Lage gewesen, seiner besseren Einsicht nachzugeben; er würde also, wenn er in irgendeiner wichtigen Sache, wie beispielsweise in dieser, mit mir anderer Meinung gewesen wäre, nicht stillschweigend das Schlachtfeld geräumt haben, sondern er würde seine abweichende Meinung ausgesprochen haben. Ich habe mit ihm 25 Jahre lang gemeinschaftlich gearbeitet und 10 Jahre lang in kollegialischen Verhältnissen; wir standen in solchen Beziehungen, daß er wußte, daß jede, auch die bedeutendste Frage von mir eher vertagt worden wäre, als daß ich sie zum Anlaß seines Rücktritts werden ließ; darüber war er vollständig klar. Es ist eine eigentümliche Neigung, die natürlichen Ursachen der Dinge zu verschwemmen und nach künstlichen, namentlich nach solchen, die man für seine politischen und Parteidendenzen verwerten kann, zu suchen. Nichts ist natürlicher, als daß jemand, auch mit der ungewöhnlichsten Arbeitskraft, man kann sagen, mit der mehrerer begabter Männer ausgerüstet, bei dem Übermaß von Arbeit, das er 10 Jahre lang auf sich genommen hat, bei den Erschwerungen, die ihm dabei gemacht sind, und nicht am allerwenigsten von

¹⁾ Der Abg. Richter hatte es als „ominös“ bezeichnet, daß der Staatsminister Delbrück am Tage vor Beratung dieser Vorlage aus dem Staatsdienste ausgeschieden sei.

denen, die jetzt ihr vielleicht aufrichtiges Bedauern über seinen Rücktritt kundgeben, — daß dadurch die solideste und elastischste Arbeitskraft aufgerieben wurde. Daß die Verdächtigungen und kränkenden Insinuationen, denen dieser ausgezeichnete Beamte ausgesetzt gewesen ist, nicht gerade dazu beigetragen haben, ihm die abstumpfenden ermüdenden Wirkungen der Arbeit zu mildern, das liegt auf der Hand.

Ich habe das vorausschicken wollen, um denjenigen Rednern, die etwa nachher noch wiederum den Minister Delbrück und seinen Rücktritt ins Gesecht führen wollen, von Hause aus diese Mühe zu ersparen; sie würden, wenn sie es dennoch tun, entweder bewußt die Unwahrheit reden oder mich einer solchen beschuldigen.

Mit Bezug auf den Teil der Rede des Herrn Vorredners, den ich eben mit angehört habe, muß ich bemerken, daß ich seine Besorgnis doch für übertrieben halte und finde, daß er die Frage, die uns beschäftigt, überschätzt, wenn er annimmt, daß nun die Freiheit und Einheit Deutschlands, der Friede der Welt, die orientalische Frage, die Geldkrisis und die augenblickliche Stodung der Geschäfte davon abhängen, ob das Reich oder der preußische Staat einige Eisenbahnen mehr erwirbt oder nicht, und ob diese Eisenbahnen im Besitz des preußischen Staates oder in den Händen des Reichs sich befinden. Der Herr Vorredner hat sich seine Argumentationen dadurch zum Teil leicht gemacht, daß er sich nicht an die Vorlage hält, sondern an ungeheuerliche Dimensionen, welche tendenziöse Nachrichten und ungerechtfertigte Besorgnisse, die zutage traten, sehr voreilig, ehe unsere Vorlage bekannt war, — welche diese der Sache gegeben haben. Daß uns die deutsche Freiheit und Einheit auf der ersten Reichslokomotive davonfahren werde (Heiterkeit), das glaube ich nicht, er selbst hat seine eigenen Argumente bekämpft; ich erinnere nur an den Schluß seiner Rede, wo er mir erst mit Pathos den Vorwurf macht, warum ich mich nicht an den Reichstag zuerst gewandt und von dem die Vollmacht zu kaufen erbeten hätte, gleich darauf mir mit Heftigkeit seine Verweigerung der Vollmacht in Aussicht stellt, also selbst zugab, daß ich, um das Eigentum des preußischen Staates anzubieten, doch eher der Vollmacht dessen, der es augenblicklich besitzt, bedarf, als der es vielleicht kauft, vielleicht auch nicht; darum werden wir nicht in erhebliche Feindschaft mit irgend jemand geraten. Es ist eine wirtschaftliche Frage, um die es sich handelt, in die ich bitten möchte die hohe Politik nicht in dem Maße einzumischen, daß der Herr Vorredner sich zu dem ungeheuerlichen Wille versteigt, daß ich den Preussischen Landtag zum Sturm gegen den Reichstag anführe. Nun, meine Herren, blicken wir auf die letzten zehn Jahre zurück; ich glaube, über die Frage, ob ich oder der Herr Vorredner und seine Parteigenossen von der Fortschrittspartei mehr zur Schädigung des Reichs getan haben, wird die Geschichte richten und nicht zu meinem Nachteil, wie ich glaube.

35.

Zweite Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der Beratung des Gesetzesentwurfs, betr. Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. (Erste Lesung, Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 26. April 1876.)

Durch die vorgerückte Zeit bin ich genötigt, meinem Vorfahre, später zu sprechen, untreu zu werden, da ich leider nicht ganz sicher bin, ob meine Gesundheit mir erlauben wird, morgen wieder in Ihrer Mitte zu erscheinen. Ich bitte deshalb auch um Ihre Nachsicht, wenn ich mich nicht so gründlich über die gesamte Vorlage und über den Inhalt der vernommenen Reden aussprechen kann, wie vielleicht von mir erwartet wird; indessen, nachdem ich die Rede des letzten Herrn Vorredners¹⁾ gehört, kann ich mich darüber beruhigen; er hat so ziemlich alles gesagt, was ich hätte sagen können, außerdem auch noch einiges mehr. (Heiterkeit.)

Ich kann mich darauf beschränken, meine Stellung zu der Vorlage als Minister und als Kanzler klarzulegen und Ihnen die Vorlage selbst noch einmal ans Herz zu legen. Diese zwiespältige Stellung als Kanzler und als Minister sollte ich hier eigentlich nicht erwähnen, da ich nicht das Recht habe, hier die Eigenschaft des Kanzlers hervorzuführen; aber es ist notwendig, darauf zurückzugreifen, um die Genesis meiner Stellung zur Sache Ihnen darlegen zu können.

Die Reichsverfassung gibt dem Verkehr im Deutschen Reich und den gesamten Angehörigen desselben sehr wertvolle Verheißungen in bezug auf die Behandlung der Eisenbahnen. Als Reichsbeamter liegt mir die Verantwortung für die auf Ausführung der Reichsgesetze gerichtete kaiserliche Tätigkeit ob, von denen die Reichsverfassung das vornehmste ist, und ich kann mich nicht zu der Höhe leichter Beurteilung irgendeines wesentlichen Teils der Verfassung erheben, die den Herrn Abgeordneten Richter bei seinen sonst so konstitutionellen Ansichten kennzeichnete, indem er von diesem wichtigen Teil der Verfassung, wie er vom Artikel 41 der Verfassung ab darin enthalten ist, wie von einem toten Buchstaben und so geringschäßig sprach, daß ich als Minister mir doch nicht möchte zuschulden kommen lassen, von irgendeinem Teile der preussischen oder der Reichsverfassung in diesem Tone zu sprechen. Ich könnte sonst mit mehr Recht in den Verdacht kommen, den der Herr Vorredner aus anderen Gründen indirekt auf mich wendete, als ob ich es mit den konstitutionellen Rechten nicht immer ganz genau nähme. Ich erinnere mich, daß damals, als die Verfassung des Norddeutschen Bundes zustande kam, weder von den Regierungen noch von den Körperschaften, die dabei mitwirkten, in dem Tone von diesem Abschnitte der Verfassung gesprochen wurde. Im Gegenteil: man knüpfte daran große Hoffnungen, jeden-

¹⁾ Abg. Dr. Lasker hatte für die Annahme der Vorlage „aus wirtschaftlichen und politischen Gründen“ gesprochen.

falls zu weitgehende Hoffnungen für die Zukunft an. Ich selbst habe damals auch mehr — man muß ja immer erst die Entwicklung der Dinge beobachten, ehe man sie richtig erkennt, — ich habe damals auch mehr auf die Initiative der Regierungen gerechnet. Ich habe darauf gerechnet, daß die Regierungen die Verpflichtung, die sie hier übernommen haben:

„Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse eines einheitlichen Verkehrs verwalten zu lassen.“
ernster nehmen würden, und daß namentlich die königlich Preussische Regierung das tun würde, in deren Handelsministerium dieser Teil der Verfassung ausgearbeitet ist. Ich habe mich darin vollständig getäuscht! (Weiterkeit.)

Ich hatte dann geglaubt, daß die Herstellung des Reichs-Eisenbahnamts als eines Aufsichtsamts dem Mangel abhelfen könnte. Diese Erfahrung hat aber nur gezeigt, wie ohnmächtig das Reich an sich und wie stark der Territorialstaat ist. Das Reichs-Eisenbahnamt ist eine begutachtende, beratende, — bittende Behörde geworden, die sehr viel schreibt und tut, ohne daß ihr jemand Folge leistet, und der eine Beschäftigung zugefallen ist, bei der ich die ausgezeichneten Kräfte, die sich ihr gewidmet haben, doch nur mit Mühe vor der Entmutigung bewahren kann, mit der jede erfolglose und angestrenzte Tätigkeit verbunden ist. Ich habe demnächst meine Hoffnung als Kanzler zur Verwirklichung dieses Teils der Verfassung auf ein Eisenbahngesetz gerichtet gehabt. Es ist vorher schon davon gesprochen, welche Schwierigkeiten dessen Zustandekommen gehabt hat; nur ist es ungerecht, diese Schwierigkeiten allein der königlich sächsischen Regierung zuzuschreiben; es sind andere Regierungen, und dabei die unsrige, auch beteiligt. (Weiterkeit.)

Die Tatsache ist immer geblieben, daß der faktische Einfluß des königlichen preussischen Handelsministeriums auf die gesamte Entwicklung und Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens ein stärkerer ist als der des Reichsministeriums trotz allem, was darüber in der Verfassung steht; es hat eben das Recht der territorialen Aufsicht mit seiner Exekutivgewalt und der Besitz eines großen Eisenbahnkomplexes, der eine magnetische Einwirkung auf andere Schienenwege ausübt, doch als sehr viel stärker sich erwiesen, als wie die theoretischen Verfassungsrechte, die dem Reiche verliehen worden sind. Diesen Zustand zu bekämpfen, die Entwicklung auch in den einzelnen wirtschaftlichen Teilen, die Entwicklung des Großpreussentums zum Nachteil der Reichsautorität zu bekämpfen, ist eine Pflicht, die mir als Reichskanzler obliegt. Ich kann dabei auch nicht sagen, daß die preussische Eisenbahnpolitik — der jetzige Handelsminister ist erst seit kurzem mit ihr befaßt — aber in den früheren Stadien mit Ausnahme der Zeit, wo der Minister v. d. Heydt sie leitete, im ganzen eine glückliche gewesen ist. Sie hatte vollkommen freie Hand, schon zu den Zeiten, wo die Freiheit der Hand nicht einmal durch parlamentarische Beschlüsse beengt war, und da waren vielleicht die Intentionen doch noch staatsmännischer in bezug auf die Eisenbahnpolitik, wie aus dem Innehalten der alten Gesetze noch schüchtern

hervorleuchtet. Es ist daraus ein Zustand der Zerrissenheit hervorgegangen, dem ich doch noch andere Seiten abgewinnen muß, wie die idealen Wirkungen der Konkurrenz und die Initiative der Verbesserungen, die der erste Herr Redner hervorhob. Wir sind in bezug auf den Eisenbahnverkehr in eine Lage geraten, wie sie sonst seit dem Mittelalter Deutschland nicht eigentümlich war. Wir haben in ganz Deutschland glaube ich 63 verschiedene Eisenbahnprovinzen — das ist fast zu wenig gesagt, sie sind selbständiger als Provinzen, Eisenbahnterritorien möchte ich sagen —, von denen vielleicht 40 auf Preußen kommen werden. Jede dieser territorialen Herrschaften ist nun mit den mittelalterlichen Rechten des Stapelrechts, des Zoll- und Geleitwesens und Auflagen auf den Verkehr nach Willkür zugunsten ihres Privatsäckels vollständig ausgerüstet, ja selbst mit dem Fehderecht. (Weiterkeit.)

Wir erleben ja heute, daß ohne Vorteil für die Eisenbahnen und die Aktionäre, aus einer Art von Sport möchte ich sagen, die Direktionen untereinander einen Kampf führen, der viel Geld kostet und der mehr ein Machtkampf ist ohne finanzielle Konkurrenz. Daß diese Zustände nicht dem Ideal entsprechen, das die Reichsverfassung aufstellt, daß sie das nicht einmal in Preußen tun, dem kann, glaube ich, nur dadurch abgeholfen werden, daß auch in Preußen ein anderer Weg der Abhilfe als bisher versucht würde, wenn der Übergang an das Reich nicht stattfände; selbst das preussische Aufsichtsrecht erweist sich doch nicht als stark genug, um Zustände, die sich den Reichsverfassungsbestimmungen nähern, auch nur innerhalb Preußens herzustellen. Es gehört dazu, glaube ich, auch noch eine stärkere Eisenbahnmacht der Staatsverwaltung innerhalb Preußens, keineswegs eine Unifikation, nur eine Konsolidation. Ich glaube, daß nach jeder der Hauptrichtungen hin, der Staat im Besitz irgendeiner Verbindungslinie sein sollte, der gegenüber ja eine Konkurrenz stattfinden kann, die aber auch selbständig ihre Verbindungen aufrecht erhalten kann. Die Befürchtung, daß die Aufsicht und die Konkurrenz miteinander unvereinbar seien, teile ich eigentlich nicht; ich habe wenigstens bisher noch nicht wahrgenommen, daß die Prosperität einer Eisenbahn unter der Aufsicht des konkurrierenden Staates gelitten hätte. Außerdem halte ich die Eisenbahnen dazu nicht in der Hauptsache bestimmt, ein Gegenstand finanzieller Konkurrenz zu sein, um das höchst mögliche herauszuschlagen; die Eisenbahnen sind nach meiner Überzeugung viel mehr für den Dienst des Verkehrs, als für den Dienst der Finanzen bestimmt; daß sie dabei nicht finanzielle Vorteile bringen sollten, wäre eine Torheit. Die Überschüsse, die die Staaten in Gestalt von Reinerträgen beziehen, oder die an die Aktionäre in Gestalt von Dividenden gehen, bilden recht eigentlich die Besteuerung, die der Staat von dem Verkehr, der auf Grund seines Privilegiums zirkuliert, erheben könnte, die aber bei den Privatbahnen den Aktionären zufällt. Daß diese Besteuerung keine drückende sei, dem Verkehr angemessen und eine finanziell gerechte sei, das ist Sache der Erwägungen; daß aber die Konkurrenz im Finanzwege, also recht eigentlich die Fiskalität, die Hauptsache der Eisenbahnenexistenz und ihrer Behandlung sei, das muß ich bestreiten, und

deshalb halte ich den Begriff einer Konkurrenz zwischen Privat- und Staatsbahnen für keinen, der uns abhalten dürfte, eine Abhilfe der Nachteile unserer Berriffenheit zu suchen. Die nichtpreußischen Bahnen, welche Privatbahnen noch sind — es sind deren sehr wenige —, werden wahrscheinlich in kurzer Zeit von den betreffenden Staaten erworben werden; die nichtpreußischen Staatsbahnen aber sind in sehr guten Händen, sie dienen bereits in der Hauptsache dem öffentlichen Verkehrsinteresse, nebenher den Finanzinteressen dieser Staaten, also jedenfalls öffentlichen Zwecken. Es ist der Übelstand der Privatbahnen, daß ein von dem Staate verliehenes Privilegium und nur durch die Staatshilfe ausgebeutetes — man kann sagen, ein verliehenes Monopol — für Privatinteressen und Privaterevenüen rechtmäßig ausgebeutet wird. Das findet bei den Staatsbahnen nicht statt, und es war eine ungerechte und übertriebene Befürchtung, die man hat laut werden lassen und die wahrscheinlich nicht laut geworden wäre, wenn man abgewartet hätte, bis wirklich öffentlich kundbar war, was wir eigentlich wollten. Ja, ich sehe auch in diesen Befürchtungen einen geringeren Glauben an Recht und Gerechtigkeit in Deutschland, als ich habe. (Weiterkeit.)

Ich bin vielleicht nicht Jurist genug, aber nach meiner Überzeugung wären wir gar nicht in der Möglichkeit, den anderen Staaten wider ihren Willen ihre Staatsbahnen zu nehmen. Die gesetzliche Kompetenz in Artikel 4, daß das Eisenbahnwesen der Gesetzgebung und Aufsicht der Staaten unterliegt, reicht meines Erachtens doch so weit nicht; sie reicht so weit, daß der Verkehr auf diesen Bahnen und seine Beziehung zu den übrigen Bahnen gesetzlich geregelt werden kann, das Tarifwesen und dergleichen; aber daß das Eigentum an der Substanz der Bahnen den Staaten tatsächlich entzogen werden kann, — eine theoretische Souveränität würde so weit reichen, — man würde aber mit derselben Autorität dahin kommen können, den Staaten durch Reichsgesetz ihre Staatsforsten oder Bergwerke nehmen zu wollen — etwas ganz Ungeheuerliches und Unmögliches —, das wird jedem einleuchten; aber gerade so juristisch unmöglich scheint es mir, daß wir ein Reichsgesetz machen, nach welchem es hieße, Sachsen soll seine Eisenbahn, sein Eigentum an denselben an das Reich abgeben. So weit habe ich die Reichskompetenz nie ausgesetzt, ich begreife daher nicht, welche Quelle diese Befürchtungen, wenn sie aufrichtig sind, in den einzelnen Staaten haben konnten. Traut man sich die Kraft vielleicht nicht zu, der Anziehung eines größeren Eisenbahnkomplexes zu widerstehen? Die Besorgnis wäre ja ebenso berechtigt einem ausgedehnteren preußischen Staatsbahnnetz gegenüber, nachdem dasselbe in den westlichen Teilen des preußischen Staates, da wo hauptsächlich die Verührungen mit unseren Nachbarn sind, tiefer eingreifen, stärker entwickelt wäre als bisher. Nun kann man aber von Preußen nicht verlangen, daß es die Bundesfreundlichkeit so weit treibt, daß es, um seinen Bundesgenossen solche Befürchtungen zu ersparen, seinerseits innerhalb seiner Grenzen in einem Zustande verbleibt, den es für unwirtschaftlich und verwerflich erkennt, sobald es ihn dafür erkennt. Aber ich glaube auch, daß diese Befürchtung

eine gerechtfertigte nicht ist, denn ich finde, daß kleinere Bahnkomplexe unabhängiger Staaten, — Staaten von der Größe wie die größeren deutschen Mittelstaaten, wie Schweiz, Belgien, die Niederlande —, daß die inmitten und an der Grenze größerer benachbarter französischer und deutscher Eisenbahnkomplexe ohne die mindeste Besorgnis für ihre wirtschaftliche Selbständigkeit bestehen; die politische ist ihnen ja vollständig sicher, und die politische Seite der Sache deckt auch bei uns die Verfassung. Warum wirtschaftlich aber die Wirksamkeit der preußischen Bahnen auf die der deutschen benachbarten Staatsbahnen eine stärker anziehende sein sollte, als die der französischen Bahnen gegenüber den Schweizern oder Belgiern in ihrem Bahnbetriebe, das sehe ich nicht ein. Ich halte also diese Befürchtung für eine unbegründete.

Die Abhilfe der Schäden, an denen meiner Überzeugung nach die preußischen Eisenbahnen laborieren, könnten ja in einer sehr einfachen Weise auf rein preußischem Gebiet durch allmähliche Vergrößerung der Staatsbahnen erfolgen, indem vielleicht die Eisenbahnverwaltung selbständiger gestellt würde, als bisher, ein vollständig unabhängiges eigenes Eisenbahnministerium, und dieses generell ermächtigt, solche Verträge, die passend scheinen, mit Privatbahnen abzuschließen und bei der jedesmaligen Sitzung dem Landtag zu unterbreiten. Das wäre ja eine sehr einfache Operation, wenn wir nicht in dem Reichsverbande ständen, und unter der Herrschaft der Reichsverfassung. Angesichts der Verpflichtung, die wir dem Reiche gegenüber haben, halte ich es aber, solange uns die Möglichkeit dazu gegeben wird, für eine Pflicht, zuerst die Macht des Reiches und nicht die eines Großpreußentums zu erstreben, den stärksten Staat im Reich, soweit wir es hindern können, auch auf wirtschaftlichem Gebiet nicht noch mehr Übergewicht gewinnen zu lassen, sondern die Elemente dazu dem Reich anzubieten. Die Reichsverfassung kann meines Erachtens nur auf diesem Wege zu einer Wahrheit werden; nicht sehr schnell wahrscheinlich, selbst wenn Sie uns, meine Herren, die Vollmacht erteilen, vor den Reichstag zu treten, glaube ich, würde das Resultat, welches wir bei dem Reichstag erlangen werden, doch immerhin erst in der Landtags-sitzung des nächsten Jahres unterbreitet werden. Ist das Resultat ein negatives, lehnt das Reich unser Anerbieten ab, was ja sehr leicht möglich ist und woraus man niemand einen Vorwurf machen kann, lehnt also das Reich dies ab, was ich bedauern würde, dann sind wir in der Lage, Ihnen darüber Mitteilung zu machen und weitere Vorschläge, wie nach Meinung der preußischen Regierung nun die Konsolidation des preußischen Eisenbahnbesitzes zu erstreben sei. Willigt aber das Reich ein, so ist es immer noch fraglich, ob die Art, wie der Vertrag dort beschlossfen ist, der eine sehr umfangliche Arbeit sein wird, bei Ihnen hier und dem Herrenhaus Beifall findet. Es kann ja sein, nicht, daß er ganz verworfen wird, aber daß irgendwelche Klausel und Bedingung darunter ist, die ihn Ihnen unannehmbar macht, so daß wir nochmals zurückgehen müssen. So geht wieder ein Jahr verloren, währenddessen die Sachen bleiben, wie sie sind. Aber auch dann, wenn wir

so glücklich wären, mit dem Reich ein Abkommen zu schließen, welches sofort Ihre Genehmigung fände, dann würde immer wieder noch ein Reichstag notwendig sein, also wiederum ein Sitzungsjahr vergehen, in welchem man diejenigen budgetmäßigen Vorkehrungen und Einrichtungen beim Reiche trafe, die notwendig sind, um das Reich in den Stand zu setzen, daß es diese große Morgengabe, die ihm Preußen darbringt, in Empfang nimmt und verwaltet. Es werden also immerhin mindestens wohl drei Jahre vergehen, bevor wir mit Sicherheit darauf rechnen können, daß wir im allergünstigsten Falle in ein anderes Fahrwasser kommen. Ich würde es bedauern, wenn diese drei Jahre von der preussischen Regierung ganz unbenutzt blieben, um auf dem Wege, den wir eventuell gehen müssen, wenn das Reich uns eine ablehnende Antwort gibt, oder auf dem Wege, den meines Erachtens das Reich gehen wird, wenn es unsere Staatsbahnen annimmt — daß auf diesem Wege das preussische Ministerium schon jetzt oder bald — ich glaube, die Gelegenheiten sind jetzt eher günstig, wie nachteilig — vorwärts ginge und solche Verbindungen anknüpfte, durch die wir in den Stand gesetzt würden, in einer nächsten Sitzung bereits Vorlagen zu machen von Verträgen, die vielleicht von Preußen abzuschließen wären, um die Masse, die demnächst an das Reich überzugehen hat, zu vermehren, eventuell den preussischen Staatsbesitz zu steigern. Es ist das eine Frage, die uns heute nicht beschäftigt, ich erwähne sie eben nur, um meiner Stellung zur Sache und meiner Auffassung von den Eventualitäten der Zukunft damit einen Ausdruck zu geben, zugleich aber auch, um Ihnen und namentlich außerhalb dieses Hauses einen Eindruck von dem Tempo zu geben, in dem wir die Sache auffassen; welches jedenfalls kein stürmisches ist, sondern ein langsames und ruhiges. Wir sind der Meinung, Schritt für Schritt in dieser Vergrößerung vorzugehen, nichts zu übereilen, nichts zu drängen, nichts zu ernsthaften und feindlichen Fragen zuzuspitzen, sondern die Sache eben wie eine rein wirtschaftliche zu behandeln, bei der ein gewaltfamer Druck nach keiner Seite geübt wird. Erschwert wird uns die Regelung der wirtschaftlichen Frage wesentlich dadurch, daß ja die politischen Parteien, mit denen wir es im Reich zu tun haben, diese Frage wie jede nach ihrer Art ausbeuten. Materielle Interessen stehen uns auch entgegen, nicht sowohl die der Aktionäre, die ja bei dem sich fortwährend vermindernenden Wert der Eisenbahnen, glaube ich, nicht sehr unglücklich sein würden, wenn es einen Moment gibt, wo dieser Verminderung durch Verwandlung in eine feste Staatsrente ein Halt geboten wird; aber den Direktionen ist es wirklich schwer, einen Ersatz für die glänzende Stellung zu geben, die sie augenblicklich haben, namentlich für ihre Regierungsrechte in Bahnsachen, und zu den Direktionen gehören ja auch im weiteren Begriff die sich angeblich gefährdet glaubenden Direktionen der Staatseisenbahnen, wo aus achtbarsten und berechtigtesten Motiven sich doch eine gewisse Anhänglichkeit an das Ressort und an die Erhaltung in dem bisherigen Zustand notwendig bildet. Aber bei den Aktionären wird im ganzen der Widerstand nicht so kräftig sein; es wird mehr darauf ankommen, die politischen Hintergedanken und Vorwände immer, wenn sie sich eindringen,

sorgfältig aus der Sache herauszubringen. Daß nicht rein wirtschaftliche Interessen für die Stellung der einzelnen und der Fraktionen zu der Sache maßgebend sind, sehen Sie aus der scharfen Abgrenzung und Scheidung, in der die Fraktionen sich zu der Sache stellen, innerhalb deren über die wirtschaftliche Seite der Frage gewiß viele Meinungsverschiedenheiten sind, da die meisten von uns kaum in der Lage sind, sich ein sicheres wirtschaftliches Bild zu machen. Aber für den politischen Effekt ist es leichter für eine Fraktion, sich zu einigen, und deshalb, glaube ich, werden die Fraktionen ziemlich geschlossen stimmen bei dieser Frage, — für mich gerade kein erwünschtes Symptom, insofern als ich daraus sehe, daß das politische Interesse vorherrscht.

Man kann ja fragen, warum wir Ihnen überhaupt die Vorlage machen, da die Regierung selbständig befugt gewesen wäre, mit dem Reiche zu unterhandeln, und wenn sie zu einem Abschluß gelangt, Ihnen dann die Abmachung zur Genehmigung oder zur Verwerfung vorzulegen. Nun, meine Herren, dazu, glaube ich, ist die Sache doch zu wichtig, daß die Regierung von ihrer Machtvollkommenheit in dieser Weise hätte Gebrauch machen sollen. Ich glaube, es würde bei den meisten von Ihnen doch einen gewissen Eindruck von Nichtachtung gemacht haben, wenn die Regierung in einer so wichtigen Frage, wo ein so großes Eigentum des Staates zum Kaufe angeboten wird, vorginge, ohne sich vorher durch die Stimmung der Volksvertretung und der gesetzgebenden Körperschaften einigermaßen zu vergewissern, ob sie auch sicher ist, im Einklang mit ihnen zu handeln. Die Initiative muß dabei ja natürlich von dem, dessen Eigentum verkauft werden soll, ausgehen. Unsere Stellung gegenüber dem Reiche ist auch eine ganz andere, wenn wir gestärkt durch das Votum dieser Versammlung, der nächst schwerwiegenden im Deutschen Reich, dem Reiche gegenüberreten. Es geht das schon daraus hervor, daß wenn Sie z. B. die Vorlage ablehnten, wir dann ganz sicher keine Aussicht hätten, nachdem der Reichstag sieht, daß wir nicht die Unterstützung, sondern die Verwerfung der Landesvertretung hinter uns haben, vor dem Reichstage mit irgendeinem Erfolge die Sache zur Vorlage zu bringen, sondern jeder würde dann die Regierung gerechtfertigt finden, wenn sie darauf verzichtet und zunächst in späterer Zeit an eine anders zusammengesetzte preußische Versammlung oder *a male informata ad melius informandam* appelliert; aber daß wir vor dem nächsten Reichstag ohne weitere Beschlüsse des preußischen Landtages gewissermaßen lahmgelegt und außer Gefecht gesetzt wären, das liegt ganz klar, und das zeigt schon, wie wichtig und notwendig es war, daß wir Ihre Unterstützung hierbei nachgesucht haben, und wieviel davon abhängt, ob Sie uns dieselbe bewilligen oder vorenthalten. Ich hoffe das erstere, damit ein erster Schritt auf einer Bahn geschehe, die wohl bei meinen Lebzeiten, ich kann wohl sagen, bei unsern Lebzeiten, nicht ganz zu Ende gegangen wird. Aber mag die Entwicklung noch so langsam sein, unter noch so großen Kämpfen vor sich gehen, was ist denn Wichtiges jemals anders zustande gekommen als mit Kämpfen und gerade durch Kämpfe? Mögen

diese noch so groß, mögen sie noch so schwierig sein, wir werden im Bewußtsein des guten Zieles, das wir verfolgen, nicht davon zurückschrecken, und werden auch nicht erlahmen und entmutigt werden, weil ich überzeugt bin, daß wenn eines an sich richtigen Gedankens — und dafür halte ich ihn — sich bei uns die öffentliche Meinung einmal bemächtigt hat, er nicht eher von der Tagesordnung verschwinden wird, als bis es sich verwirklicht hat, als bis mit anderen Worten die Reichsverfassung, als deren Stellvertreter ich vor Ihnen stehe, zu einer Wahrheit wird, auch in ihrem Eisenbahnartikel. (Lebhaftes Bravo.)

36.

Dritte Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der Beratung des Gesetzentwurfs, betr. Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich. (Zweite Lesung, Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 29. April 1876).

Bei der annähernden Erschöpfung der sachlichen Debatte halte ich mich für verpflichtet, Ihre Zeit mit einer Verlängerung derselben nicht in Anspruch zu nehmen und will nur auf eine persönliche Anregung des Herrn Abgeordneten Birchow antworten. Derselbe hat gesprochen, wie mir schien, unter dem Eindruck einer lebhaften Besorgnis über inneren Zwiespalt in dem jetzt bestehenden Ministerium, und ich halte es für meine Pflicht, und ich glaube, er wird es mir Dank wissen, wenn ich ihn darüber so schnell wie möglich beruhige. Namentlich aber zwischen dem Herrn Handelsminister und dem Ministerpräsidenten sind Meinungsverschiedenheiten über diese Angelegenheit, seit sie überhaupt im Staatsministerium verhandelt ist, gar nicht hervorgetreten; wir haben jederzeit dieselbe Auffassung vertreten und sind vollständig einig, wir wünschen es aber auch zu bleiben, und ich namentlich in der Erinnerung daran, daß ich mit früheren Verwaltungen — der Herr Abgeordnete hat da wahrscheinlich bloß die Zeit verwechselt, die vergangen hinter uns liegt, mit der Gegenwart — mit früheren Verwaltungen nicht immer so im Einverständnis befunden habe in der Gesamtauffassung. Gerade weil wir einig zu bleiben wünschen und die Elemente zwiespältiger Auffassung beseitigen wollen, haben wir dieses Gesetz eingebracht, nicht ausschließlich deshalb, aber es ist einer der Gründe. Es ist ja ganz unmöglich, daß, wenn von zwei verschiedenen Stellen, aus verschiedenen Beamten bestehend, eine konkurrierende Aufsicht ausgeübt werden soll, auch wenn beide mit derselben Treue und Hingebung nicht nur demselben Monarchen und Lande dienen, sondern auch in ihrer Hauptüberzeugung nach denselben Gesamttrichtungen operieren, so ist es doch ganz unvermeidlich, wenn sie

nichts voneinander wissen und nebeneinander gehen, ohne untereinander abzustimmen, jeder seinen Weg, der ihm der richtige zu sein scheint, daß sie, wenn sie die Distanz abmessen, sich wundern, wie weit sie auseinandergekommen sind, und daraus erzeugen sich Diskussionen, für deren Abschließung keine Instanz vorhanden ist. Wir sind in früheren Zeiten — es ist bei der einheitlichen Geschlossenheit, mit der jetzt das Ministerium zusammengefaßt ist, Gott sei Dank selten, sogar ganz obsolet geworden — sind wir weit über die Triplik und Quadruplik in den gegenseitigen Erörterungen zwischen zwei verschiedenen Ressorts hinausgekommen. Die siebente und zehnte Erwiderung — ich will gar nicht die barbarische Bezeichnung dafür latinisieren — hat stattgefunden, und im Grunde waren die Urheber dieser Polemik doch alle demselben Ministerium und derselben staatlichen Richtung angehörig, um wieviel leichter ist es also in technischen Beziehungen, bei denen sich in der einen Instanz, ich will nicht sagen politische, aber doch gesamtstaatliche Rücksichten notwendig mehr einmischen, als in der anderen rein technischen, daß die weit auseinander gehen. Wenn ich gesagt habe, daß ich oder das Reichskanzleramt in bezug auf seinen Entwurf des Reichsgesetzes, auch die Unterstützung der preussischen Regierung nicht gehabt habe, so habe ich damit der preussischen Regierung respektive dem betreffenden Ressort ebensowenig einen Vorwurf machen wollen, wie ich hier der königlich sächsischen, so nahe befreundeten Regierung von dieser Stelle einen Vorwurf habe machen können. Ich habe nur einen tatsächlichen Zustand kritisieren und ihn der Öffentlichkeit nahelegen wollen. Denn das ist ein Zustand, der eigentlich nicht stattfinden sollte, der aber beim besten Willen und bei der größten Übereinstimmung, so wie zwei konkurrierende Behörden eine und dieselbe Sache ohne Verständigung unter sich bearbeiten, notwendig erfolgen muß. Also alle Schlüsse, die daraus etwa gezogen werden könnten, als ob zwischen dem Herrn Handelsminister und mir oder an anderen Stellen, etwa zwischen dem Herrn Finanzminister und anderen Mitgliedern des Ministeriums, Meinungsverschiedenheit stattfindet, sind unrichtig, — Nuancen sehr wahrscheinlich; aber das, was wir Ihnen vorlegten, ist von allen beschlossen, dem Wortlaut und dem Sinne nach, und wir sind in der ganzen Sache in dem Maße einig, daß ich nur wünschen möchte, daß wir auch mit dem Herrn Vorredner und seiner Partei uns in derselben Übereinstimmung befänden, wie sie unter uns besteht. (Weiterkeit.)

37.

Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der ersten Beratung des Gesetzentwurfs, betr. die Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich, in der Sitzung des preuß. Herrenhauses vom 18. Mai 1876.

Der Herr Vorredner¹⁾ hat sich die Bekämpfung der Vorlage, wie das ja auch an anderen Orten und außerhalb der parlamentarischen Versammlungen geschehen ist, dadurch erleichtert, daß er ihr eine bedeutendere Tragweite und weiteren Umfang gegeben hat, als sie nach ihrem Wortlaut, wie er vorliegt, überhaupt hat. Er hat daran zwei Reihen Gründe aufgezählt, die ihn bestimmen, dagegen zu votieren. Ich erlaube mir, weil sie mir so besser im Gedächtnis sind, von rückwärts sie einzeln zu besprechen und mit dem letzten anzufangen — die Sorge, daß die armen Landesteile in Zukunft von seiten des Reichs die Pflege nicht haben würden, die sie bisher von seiten des preussischen Staates gehabt haben, wie der Herr Vorredner wenigstens in bezug auf Pommern bereitwilligst anerkennt und ich glaube auch in bezug auf Ostpreußen hätte anerkennen können, wenn man die großen Leistungen des Staates in dieser Provinz erwägt. Das glaube ich auch nicht, daß das Reich sich dazu verpflichtet fühlen wird; ist auch nicht seine Aufgabe. Warum aber der preussische Staat in seiner Gesamtheit nicht späterhin, wenn er die Notwendigkeit oder Nützlichkeit anerkennt, dieselbe Fürsorge für seine ärmeren Landesteile aus dem gemeinsamen Säckel aller Provinzen üben sollte, die er bisher geübt hat, warum er allen seinen Untertanen aus eigenen Mitteln nicht auch ferner sollte helfen sollen, und ebenso bereitwillig wie bisher, das sehe ich nicht ein; das bleibt dem preussischen Staate unbenommen. Der Herr Vorredner wünscht, daß der preussische Staat dieselbe Ausbildung des Eisenbahnaufsichtsrechtes und seiner materiellen Hilfsmittel in die Hand nehme, die wir hier dem Reiche zuführen wollen; ich kann nicht ersehen, wie er dabei gleichzeitig das Argument des Mißtrauens in die Schranken hat führen können, von dem die übrigen Bundesstaaten, Preußen gegenüber, erfüllt sein würden, wenn die preussischen Bahnen in den Händen des Reiches wären. Dies Mißtrauen würde viel stärker berechtigt sein, wenn der ganze gewichtige Komplex einer Basis von staatlichem Einfluß ausschließlich in den Händen Preußens bliebe und dort so ausgebeutet würde im einseitigen preussischen Interesse, wie es das Reich nicht könnte; denn das ist das Eigentümliche der Reichsverwaltung, daß dort gerade die Regierungen, von denen der Herr Vorredner das Mißtrauen befürchtet, mitzureden und mitzubeschließen haben über die Gesetze und Anordnungen, welche das Eisenbahnwesen regeln, über das Budget der Eisenbahn und über die Tarife, und diese ihre Mitwirkung dazu benutzen können, eine solche Reichseisenbahn-

¹⁾ v. Kleist-Regow.

politik, welche ihre eigenen partikularen Interessen schädigt, zu verhindern und öffentlich zu diskutieren, während, wenn diese Schädigung und Beengung von Preußen als Bundesstaat ausschließlich, ohne daß das Reich dabei beteiligt wird, ausgeübt würde, ich gar nicht sehe, was sie für Hilfsmittel dagegen hätten.

Eine Beschwerde wegen Mißbrauchs der Souveränität beim Bundesrate in Eisenbahnsachen würde schwerlich helfen. Also dieses Mißtrauen würde meines Erachtens viel stärker sich entwickeln müssen, wenn wir die Mittel zur Abhilfe, über deren Notwendigkeit dem gegenwärtigen Zustand der Dinge gegenüber doch die meisten einig sind, auf dem Wege des Großpreußentums ergriffen, als wenn wir sie auf dem Wege der Reichspolitik nähmen, offen und unter dem anerkannten Einflusse unserer Bundesgenossen im Reich. Ich kann die Theorie, die der Herr Vorredner darüber entwickelte, doch gegen die Bezeichnung eines Großpreußentums nicht in Schutz nehmen, obschon er sich dagegen verwahren wollte. Das ist es ja eben, was ich vermeiden möchte, daß ein einzelner Bundesstaat, der schon bevorrechtigt ist durch die große Ausdehnung, durch die Tatsache, daß sein Souverän zugleich der Kaiser ist, und der durch seine geographische Lage genötigt sein würde, die Konsolidation seiner Eisenbahnverhältnisse im Verein mit einer Anzahl kleinerer norddeutscher Staaten zu suchen, durch diese Konsolidation Preußen noch wieder ein neues Borgewicht im Reiche erwirbt. Ich würde damit nicht glauben, die mir obliegende Pflicht zur Durchführung der Reichsverfassung, zur Herstellung einer richtigen und einheitlichen Eisenbahnaufsicht zu erfüllen; ich würde dazu beitragen, die Mittel dazu im verstärkten Maße in die Hand der preussischen Regierung zu legen und das Mißverständnis, den Widerspruch gegen die Reichsverfassung, der heute darin besteht, daß tatsächlich die preussische Partikular-Eisenbahnverwaltung im Reiche bereits mächtiger, einflußreicher ist, als das Reich, mehr Aufsichtsrecht faktisch ausübt. — Diese der Reichsverfassung entgegenstehende Situation würde ich dadurch wesentlich verschärfen.

Der Herr Vorredner hat dann gefürchtet, daß das Reich in diesen Eisenbahnen einen Besiz erwerbe, dessen Rentabilität von Jahr zu Jahr mehr zurückgehen werde, daß der allgemeine Rentenrückgang dann auch für Preußen zu befürchten sei. Auch diese Befürchtung ist geknüpft an die unrichtige Übertreibung der Vorlage, an die Voraussetzung, als wollten wir die gesamten Eisenbahnen Deutschlands erwerben; denn wenn diese irrtümliche und durch die Vorlage in keiner Weise gerechtfertigte Voraussetzung nicht dabei gemacht wäre, so würde der Herr Vorredner sich doch selbst den Einwand haben machen müssen, daß die Gefahren dieses Rentenrückganges von Preußen in bezug auf seine Staatsbahnen, vom Reiche in bezug auf seine bisher von ihm besessenen Reichsbahnen im Reichslande sowieso getragen werden müssen. Er hat dabei ganz besonders seine Fürsorge für Preußen akzentuiert, daß es darunter leiden würde. Ich hätte es natürlich gefunden, wenn er als Advokat der übrigen Bundesstaaten aufgetreten wäre und gesagt

hätte, daß es ungerecht sei, daß diese in die Preußen vermöge seines großen Eisenbahnbesitzes naturgemäß bevorstehenden Verluste an Rentenrückgang mit hineingezogen werden sollen; aber daß Preußen an dem ihm naturgemäß bevorstehenden Verlust durch den Rentenrückgang noch stärker geschädigt werden könnte, als ohne diese Vorlage, das kann ich nicht einsehen.

Daß die Rentabilität der Eisenbahnen im allgemeinen stetig zurückschreitet, ist ja eine bekannte Tatsache, die sich in allen Ländern beobachten läßt, und nicht bloß bei uns. Es ist das eine natürliche Folge des fortwährenden Abbaus der Hypotenuse zu den beiden Katheten und der Vielfältigung der Linien zwischen zwei Punkten, des Irrtums, daß die Konkurrenz in Eisenbahnlinien den Verkehr wohlfeiler macht. Es haben darüber in England sehr lehrreiche Berechnungen stattgefunden: solange Eine Linie zwischen zwei großen Orten vorhanden gewesen, ist die Fracht für die Tonne von, ich weiß nicht was, 17 Schilling gewesen, wie die zweite Konkurrenzlinie gebaut war, ist sie auf 22 Schilling und, wie die dritte Linie gebaut war, auf 28 Schilling gestiegen, indem derselbe Verkehr, der sich nicht wesentlich vermehrt hat, anstatt der Verzinsung für die eine Linie nun eine solche für die drei Linien aufbringen mußte. Solche Verhältnisse wiederholen sich ja überall, und sie bewirken, daß, wie ein Engländer sagte, die Eisenbahnen so lange vermehrt werden, bis keine von ihnen über 2 Prozent bringt; das fühlen auch, glaube ich, die meisten Aktionäre der Privatbahnen, und ich glaube, daß auf seiten der Aktionäre das Widerstreben gegen den Übergang eines Teiles der Bahnen an den Staat ein bei weitem geringeres ist, die Direktionen aber sind in einer anderen Lage. Die Aktionäre würden zum großen Teil froh sein, eine zurückgehende Rente zu einem festen Kurse, wenn der Preis annehmbar ist, loszuschlagen. Die Direktionen aber sind zum Teil in einer Lage, die ihnen keine Geseßgebung ersetzen kann; sie sind deshalb nicht zu tadeln, es sind organisch mächtige Gebilde, die sich geschichtlich als berechtigt herausgestellt haben mit einem Einkommen und Lantime und sonstigen berechtigten Emolumenten, wie sie in einigen Fällen doch auch die Botschafter vom Staate nicht beziehen, die höchstbezahlten Beamten, die wir haben; daneben eine sehr große Klientel, eine sehr erhebliche Machtstellung im Staate und dann die Vorteile der Verbindung in der Stellung von Eisenbahndirektionen mit den Direktionen anderer industrieller Unternehmungen, Bankunternehmungen, Hüttenwerken und Eisenwerken. Das sind ja alles berechnete und legitime Vorteile, die aus der Stellung der Direktionen gezogen werden und nicht alle ersetzt werden können, obgleich ja die Privatbahnen auch jetzt das aufbringen, was nach dieser Richtung hin gezahlt werden muß, und also nicht abzusehen ist, warum die jetzigen Nutznießer dieser ausgezeichneten Stellen nicht für ihre Lebenszeit, was ihnen, wie ich glaube, in den meisten Fällen vertragsmäßig zusteht, aus den Eisenbahnrenten das weiter genießen sollten, bis auf die Klientel, die wird fehlen, die ist aber meines Erachtens auch richtiger schließlich in den Händen der Staatsbehörden.

Der Herr Vorredner hat weiter in dem früheren Abschnitt seiner Rede

gesagt, daß der Versuch noch nicht gemacht sei, einen so großen Komplex von Eisenbahnen aus einer Hand zu bewirtschaften. Nun, was diese Vorlage betrifft, so ist ja in derselben der Versuch toto die bereits gemacht, die preußische Regierung bewirtschaftet denselben Komplex, der an das Reich übergehen soll; ob ihn das Reich und wie weit es ihn vergrößern will, das haben wir hier nicht zu erörtern, darüber wird das Reich beschließen, wenn es sich überzeugt haben wird, daß es imstande ist, einen so großen Komplex zu bewirtschaften und zu übersehen, und daß es vielleicht imstande ist, ihm eine ähnliche Einrichtung zu geben, wie bei der Post, die auch bei uns heutzutage eine große Ausdehnung, eine umfassende Verwaltung hat, von der wir in unserer Jugend zu der mit Freude begrüßten Zeit Naglers uns noch nichts träumen ließen, wo wir doch schon der Meinung waren, daß eine recht vollkommene, ausgebehnte und schwer zu übersehende Ausdehnung vorhanden sei. Ich glaube, daß die Zahl der Eisenbahnbeamten zum Beispiel, die jetzt zu übernehmen sein würden, die der Postbeamten, die das Reich bereits hat, höchstens um 30 bis 50 Prozent übersteigen würde. Ich kann mich in diesen Ziffern irren, aber um sehr viel, glaube ich, wird es nicht sein; ich habe sie nicht im Gedächtnis, sondern nehme sie nur annäherungsweise. Wenn in anderen Ländern bisher ein so großer Verwaltungskomplex nicht existiert, so kann uns doch eine Umschau in der Eisenbahngesetzgebung überzeugen, daß kein anderes Reich davor zurückschreckt, im Gegenteil alle dem Ziele zustreben, dadurch, daß sie, was nur bei uns unterlassen, oder in einer anderen, später aufgegebenen wirtschaftlichen Form zu erstreben versucht wurde, daß sie sich alle das Heimfallsrecht für sämtliche Eisenbahnen stipuliert, und namentlich das französische System, wo nach 90 Jahren nach der KonzeSSION alle Bahnen dem Staat anheimfallen, angenommen haben. Aber nicht nur auf das französische Reich, sondern, wie ich glaube, auch auf Österreich und auf Italien erstreckt sich dieser Zustand, den der Herr Vorredner befürchtet, als etwas gesetzlich Erstrebtes, als etwas, was die Staatsmittel sofort zu erreichen nicht erlaubten, was die gedachten Länder sich aber durch die Gesetzgebung haben sichern wollen. Das einzige Land, welches in dieser Beziehung, unter allen anderen europäischen großen Ländern, keine Vorkehr getroffen hat, ist bekanntlich England, und dort sind mir von sehr einflussreichen und bedeutenden Staatsmännern mannigfache Sorgen und ein lebhaftes Bedauern über diese Situation wiederholt ausgesprochen worden. Angesehene englische Staatsmänner haben mir gesagt: bei uns besteht leider die Befürchtung, daß es schon zu spät sei, den Übergang der Privatbahnen in die Hände des Staates zu bewirken; von der Notwendigkeit und Nützlichkeit, daß es geschehe, sind wir alle überzeugt. Wir glauben deshalb, daß es zu spät ist, weil die Macht der Eisenbahndirektionen in den Wahlen und in dem Parlamente schon zu stark geworden ist, als daß die Regierung ohne ein verfassungswidriges Verfahren sie brechen könnte. Die Interessen daran werden aber für so wichtig gehalten, daß mir gesagt ist, als vor wenig Jahren die nur noch wenigen, aber sehr mächtigen Eisenbahngesellschaften, zu welchen die

ursprüngliche Masse der englischen Unternehmungen sich konsolidiert hat, damit umgingen, sich in eine einzige zu verschmelzen, um einen einzigen Direktor an ihrer Spitze zu haben — gewissermaßen einen Eisenbahnkönig — die Regierung darin eine solche Gefährdung des Staatswohles erblickt hat, daß sie außeramtlich die Eisenbahngesellschaften mit etwas in England so ziemlich Unerhörtem bedroht habe: daß sie dann zu Mitteln greifen müßte, deren Verfassungsmäßigkeit zweifelhaft sein könnte, um das zu verhindern. Sie wäre aber überzeugt, daß sie die öffentliche Meinung und das Volk von England dabei für sich haben würde. Aber infolge dieser Drohung ist diese Fusion, wie mir gemeldet wurde, unterblieben. Sie sehen also, daß bei einem so intelligenten, praktischen, auf die Freiheit der Entwicklung jedes mit der Sicherheit des Staates verträglichen Unternehmens so eifersüchtigen Nation dieselbe Überzeugung herrscht, daß man sich dort nicht fürchtet vor der kolossalen Aufgabe, sämtliche englische Eisenbahnen in Regierungsverwaltung zu nehmen, und das zeigt doch, daß unser Unternehmen hier nicht für ein so ungeheuerliches und auffälliges im Auslande und von anderen Regierungen gehalten wird, wie der Herr Vorredner es darstellt.

Am allermeisten hat mich überrascht, was der Herr Vorredner über die Verfassungswidrigkeit unserer Vorlage andeutete.

Ich habe gerade geglaubt, als verantwortlicher Beamter für die Ausführung der Reichsgesetze und der Reichsverfassung dafür sorgen zu müssen, daß jene Paragraphen auf diesem Wege eine Wirklichkeit werden sollen. Der Herr Vorredner scheint der Meinung zu sein, um dies zu können, müßte erst nachgewiesen werden, daß jeder andere Weg unmöglich sei. Das kann ich nicht einsehen. Ich verlange den Nachweis der Verfassungswidrigkeit dieses Weges. Ich glaube vollständig freie Wahl zu haben für jeden Weg, dessen Verfassungswidrigkeit mir nicht nachgewiesen ist. Die Verfassungswidrigkeit eines Eisenbahnerwerbs durch das Reich nachzuweisen, wird dem Herrn Vorredner schwer werden, es würde ihm nicht gelingen, zumal das Reich sich schon im Besitz eines bestehenden Eisenbahnnetzes, so groß oder so klein es sein mag, befindet, zu dem unter Umständen zugekauft und gepachtet wird, und das erweitert in die Nachbarländer hineinspielt. Das Reich würde befugt sein, wenn seine Organe im Interesse des Verkehrs und der militärischen Sicherheit es für erforderlich hielten, ohne Rücksicht auf das vorhandene preussische System, um das es sich handelt, und auf sämtliche Privatbahnen, würde es nach der ausdrücklichen Bestimmung der Verfassung befugt sein, sich ein eigenes Eisenbahnnetz zu bauen durch ganz Deutschland, was so angelegt wäre, als ob es keine andere Eisenbahn gäbe. Diese praktische Utopie würde theoretisch vollkommen berechtigt sein, und ich weiß daher nicht, worauf er die Verfassungswidrigkeit stützt. Die Tatsache, daß die Eisenbahnfrage sehr tiefe und umfangreiche Interessen des gesamten Volkes berührt, hat mit der Frage, ob die Vorlage verfassungswidrig ist oder nicht, nichts zu tun. Es gibt Dinge, die noch viel tiefer die Interessen des Volkes berühren (ich spreche nur von unserer äußeren und inneren Sicherheit), die

doch durch das Reich verfassungsmäßig geregelt werden. Sollte das Reich das Kriterium der Verfassungswidrigkeit lediglich darin zu finden haben, ob eine Sache für das Volkswohl wichtig oder unwichtig wäre, und nur die unwichtigen dem Reiche gehören?

Der Herr Vorredner ist in dem Nachweise seiner Ansicht von der Verfassungswidrigkeit nicht glücklich gewesen. Im übrigen habe ich nach dem Eingange des Herrn Vorredners eigentlich vermutet, er würde für die Vorlage stimmen, und habe mich zunächst der Täuschung hingegeben, daß ich mich in der Rednerliste geirrt habe, und daß er für die Vorlage und Herr Kollege Haffelbach dagegen eingeschrieben wäre. Da ich nun gar keine Aussicht habe, die Herren, die darüber schon entschlossen sind, wie sie abzustimmen haben, durch meine Argumente zu überzeugen, sondern ich nur dafür spreche, diese Argumente im Sinne anderer zu entkräften, so glaube ich, ist es doch eine dankenswerte Aufgabe, wenn ich dem Herrn Kollegen Haffelbach den schweren Entschluß, für die Vorlage zu stimmen, etwas zu erleichtern suche, wenn ich eine oder zwei seiner Einwendungen noch beleuchte. Das betrifft namentlich die Sorge, daß Beschwerden über Eisenbahnmißbräuche, die jetzt schon ziemlich schwer zu verfolgen seien, dann, wenn sie Reichsangelegenheit wären, nicht mehr durchzuführen sein würden. Ich glaube, das ist doch nicht zutreffend. Einmal hat alles, was auf den Reichsgesetzen und auf dem Reichsbetriebe beruht, doch eine sehr starke Kontrolle in Gestalt der Verhandlungen des Reichstages. Wenn da Beschwerden eingebracht werden im Wege der Petitionen oder von Anträgen, so haben sie dort ein ganz anderes Gewicht, als eine Klage gegen eine Privateisenbahn. Da ist es unter Umständen ziemlich gleichgültig, wie der Reichstag oder die Abgeordneten darüber denken, während es der Regierung niemals gleichgültig sein kann, wie die Parlamente und die öffentliche Meinung denken. Außerdem beziehe ich mich als Vergleich auf die Reichspostverwaltung.

Ich glaube, der Herr Vorredner wird mir in dem Lobe für diese Verwaltung beistimmen, daß sie sehr bereitwillig, sehr energisch Beschwerden untersucht und nicht unbeantwortet läßt, und wenn sie irgend begründet sind, sie auch wirksam abstellt. Warum sollte es nicht gelingen, in einer Reichsverwaltung ein ähnliches Ressort, wie das der Post, zu schaffen, eine Verwaltung, die eine in sich wesentlich geschlossene Karriere, eine besondere Dienstvorbereitung von der Schule her, besitzt, wie sie bei der Post der Fall ist. Ich halte das für einen der vorhandenen Mißstände, daß das bisher nicht der Fall ist, daß die Eisenbahnverwaltungen darauf angewiesen sind, wenigstens die Staatsverwaltungen, aus den Kräften, die sich zwar einer hohen Bildung, aber eigentlich in der Richtung eines anderen Brotstudiums erworben haben, wesentlich ihre Beamten zu beziehen, daß sie nicht ähnliche Einrichtungen wie die Post besitzt, um sich mehr eine Fachbildung zu verschaffen und das Eisenbahnstudieren als Brotstudium schon auf der Universität oder den polytechnischen Anstalten und vorher beginnen zu lassen. Wenn eine solche Einrichtung getroffen wird, so sehe ich nicht ein, warum sie nicht

Beschwerden gegenüber ebenso zugänglich und bereitwillig sein sollte, wie die jetzige Postverwaltung. Ich weiß nicht, ob der letzte oder vorletzte Herr Redner das Bedenken aussprach, daß in dem Vertrage mit dem Reich preussische Interessen verletzt werden könnten, und daß von hier aus nicht zu übersehen sei, inwieweit das geschehen werde. Nun, meine Herren, das wird nach Möglichkeit vermieden werden und wenn von mir nicht ausreichend, dann von meinem Herrn Nachbar, dem Finanzminister, wahrscheinlich mit großer Bestimmtheit und Festigkeit. Sollte es uns aber nach Ihrer Meinung dennoch nicht geglückt sein, das zu vermeiden, so sind Sie vollständig in der Lage, das Abkommen, das wir mit dem Reiche geschlossen hätten, an dieser Stelle zu verwerfen und uns zum nochmaligen Abschluß an das Reich zurückzuschicken.

Ich halte nicht für notwendig, auf meine prinzipielle Stellung zu der Vorlage näher einzugehen. Mein Kollege, der Herr Handelsminister, hat das ausreichend bewirkt, und die Sache ist so viel öffentlich besprochen, daß ich doch wohl Ihnen nichts Neues würde sagen können; nur das möchte ich dem ersten Herrn Redner, den ich auf dieser Tribüne hörte, dem Herrn Grafen zur Lippe, noch sagen, daß es uns absolut fernliegt, irgendwelche Pressuren auf den Bundesrat oder auf den Reichstag dadurch üben zu wollen, daß wir die Frage an die beiden Häuser des preussischen Landtags zur Sprache bringen. Es kann eine solche Erwägung ja vielleicht die Wirkung haben, daß die Gegner dieser Vorlage über eine solche Supposition noch verbrießlicher und empfindlicher werden, wenn sie das glauben; aber diejenigen Männer, die im Bundesrat und im Reichstage selbst sitzen, die, kann ich dem Herrn Redner versichern, glauben das nicht, die sind so furchtsam nicht; was sollte der Bundesrat sich machen aus einem Beschlusse des preussischen Herren- und Abgeordnetenhauses, er kann ihm gleichgültig sein. Wenn er es nicht für ratsam findet, die Sache anzunehmen, so würden die preussischen Häuser des Landtages keinen Druck auf den Bundesrat ausüben, und noch viel törichter wäre ein solcher Versuch der Regierung gegenüber dem Reichstage, wo zum großen Teile dieselben Persönlichkeiten vorhanden sind, wie in den Landtagen, die leitenden Elemente im wesentlichen identisch sind, und die Idee, den Reichstag mit dem Preussischen Landtage zu vergewaltigen, zu ängstigen, ich glaube kaum, daß die im Reichstage von irgend jemand ernsthaft genommen werden würde; daß der Herr Redner, der sie anbrachte, sie ernsthaft genommen hat, davon bin ich nach der Ernsthaftigkeit seines Charakteres allerdings überzeugt.

38.

Immediatbericht des Reichskanzlers Fürsten Bismarck, betr. die Übertragung der preußischen Eisenbahnen auf das Reich. Berlin, den 9. Mai 1876.¹⁾

Dem Gesekentwurf, durch welchen die Königliche Staatsregierung ermächtigt werden soll, den gesamten preußischen Eisenbahnbesitz gegen angemessene Entschädigung an das Reich abzutreten, hat das Abgeordnetenhaus mit 216 gegen 160 Stimmen seine Zustimmung gegeben. Es steht zu hoffen, daß auch das Herrenhaus diesem Botum sich anschließen werde.

Die Allerhöchste Sanktion Ew. Majestät vorausgesetzt, würden demnächst seitens der Reichsregierung Verhandlungen mit der Königlich Preussischen Regierung und nach deren Abschluß die geeigneten Schritte bei Bundesrat und Reichstag einzuleiten sein.

Die erste Bedingung für einen Erfolg der angebahnten Maßregel beim Reiche bildet ein auf billigen Grundlagen beruhendes Abkommen mit Preußen, d. h. ein Abkommen, welches die Absicht einer Bereicherung auf beiden Seiten ausschließt.

Entschädigungsforderungen, welche der von gegnerischer Seite oft gehörten Behauptung, daß Preußen bei der Abtretung seines Eisenbahnbesitzes ein finanziell gewinnbringendes Geschäft machen wolle, einen Schein von Berechtigung leihen, würden der Voraussetzung, daß Preußens Verhalten von nationalwirtschaftlichen Beweggründen geleitet ist, den Boden entziehen, und die ohnehin obwaltenden großen Schwierigkeiten bei der Durchführung der Maßregel beträchtlich steigern.

Wie sich der Bundesrat zu der letzteren stellen wird, steht dahin. Daß dieselbe bei den Regierungen der größeren Mittelstaaten wenig Anklang findet, ist zweifellos. Ob es sich empfiehlt, seinerzeit gegen eine sehr starke Minorität aller bedeutenderen Bundesstaaten die Angelegenheit vor den Reichstag zu bringen, wird, als Frage der Reichspolitik, von der Allerhöchsten Entscheidung Eurer Majestät abhängen.

Auch im Reichstage scheint nach den bis jetzt verlautenden Stimmen auf eine zustimmende Majorität nicht unbedingt gerechnet werden zu können.

In der nächsten Herbstsession — der letzten in der gegenwärtigen Legislaturperiode — wird der Reichstag überdies durch die Justizgesetze so sehr in Anspruch genommen, daß ihm voraussichtlich — namentlich angesichts der Neuwahlen — Zeit und Lust mangeln dürften, sich mit der Frage zu befassen. Auch würden die nötigen sehr umfassenden Vorarbeiten und Verhandlungen bis dahin kaum zum Abschluß zu bringen sein.

Welche Stellung der aus den Neuwahlen hervorgehende Reichstag zu der Angelegenheit einnehmen möchte, wird abgewartet werden müssen. Fer-

¹⁾ Vgl. Poschinger, Neues Bismarck-Jahrbuch I. S. 66 ff. Abschrift dieses Immediatberichtes ist dem Kronprinzen vorgelegt worden.

tümlische Auffassungen über die Tragweite derselben, lokale und partikuläre Interessen und Neigungen, werden insbesondere im Süden und in Sachsen, selbst unter den reichsfreundlichen Vertretern, manche Gegner finden lassen.

Wie dem aber auch sei, die Reform des Eisenbahnwesens auf besserer, wirtschaftlicher Grundlage wird sich nach meiner Überzeugung, wenn auch langsam doch sicher vollziehen. Die Erkenntnis von der Richtigkeit des eingeschlagenen Weges wird vielleicht erst allmählich, aber um so unwiderstehlicher im Reiche sich Bahn brechen.

Was Preußen angeht, so wird dieses meines ehrfurchtsvollen Erachtens auch ohne sich durch die Schwierigkeiten auf dem Gebiete der Reichsgesetzgebung beirren zu lassen, inzwischen selbständig mit aller Kraft an eine Ordnung seines Eisenbahnwesens, insbesondere durch umfassende Erweiterung seines Staatseisenbahn-Besitzes gehen und sich damit wenigstens in Norddeutschland den der Staatsgewalt nötigen Einfluß sichern können. Wenn demnächst das Reich vielleicht später das offengehaltene Anerbieten des geordneten und verstärkten preussischen Eisenbahnbesitzes annimmt, so wird das Gewicht dieses Besitzes immer schließlich den nationalen Interessen zugute kommen

(gez.) Fürst von Bismarck.

39.

Schreiben des Handelsministers Dr. Achenbach, an den Reichskanzler Fürsten Bismarck, betr. die Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 29. Mai 1876.

Nachdem der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des preussischen Staates an Eisenbahnen auf das Deutsche Reich die Zustimmung der beiden Häuser des Landtages erhalten hat, dürfte die Frage in nähere Erwägung zu nehmen sein, in welcher Weise auf Grund der erteilten Ermächtigung die Angelegenheit weiter zu führen sein wird.

In dieser Beziehung dürften zwei Wege in Betracht kommen.

Die Zustimmung des Reichstages kann lediglich in der Form einer nachträglichen Genehmigung der mit der diesseitigen Regierung abzuschließenden Verträge erteilt und also bis nach Abschluß derselben ausgesetzt werden. Dieselbe kann andererseits in gleicher Weise herbeigeführt werden, wie solches hinsichtlich der diesseitigen Landesvertretung in Aussicht genommen ist, so daß sowohl vor Einleitung der Verhandlungen eine Ermächtigung des Reichstags, als auch nach Abschluß der Verträge die Genehmigung desselben im Wege des Reichsgesetzes nachgesucht wird.

Ich glaube meinerseits, den letzteren Weg als den zweckmäßigeren empfehlen zu dürfen.

Es ist kein Grund ersichtlich, die Angelegenheit im Reichstage anders, als dem Preussischen Landtage gegenüber zu behandeln. — Außerdem würde für den Fall eines ablehnenden Beschlusses des Reichstages die mit der Vorbereitung und dem Abschluß der Verträge verbundene umfassende Arbeit im wesentlichen vergeblich sein. Für den Fall einer späteren Wiederaufnahme des vom Reichstage abgelehnten Projektes würde das in den früheren Vertragsverhandlungen vorhandene Material eine ausreichende Grundlage nicht mehr bieten, weil einerseits der Umfang der zu übertragenden Rechte von Jahr zu Jahr sich anders gestaltet, andererseits auch die Faktoren der Preisberechnung, das Anlagekapital und das Erträgnis der Bahnen, in fortgesetzter Veränderung begriffen sind. — Die vorgängige Herbeiführung einer gesetzlichen Ermächtigung der Reichsregierung zum Abschluß der Verträge würde auch hier den Effekt haben, durch die Trennung der Beschlußnahme des Reichstags über die Annahme des Projektes im allgemeinen von der Beschlußnahme über die Genehmigung der einzelnen Verträge für die letztere der Reichsregierung eine günstigere Position zu verschaffen.

Sollten Ew. Durchlaucht dieser Auffassung beipflichten, so würde ich es nach dem Ergebnisse der im Landtage stattgefundenen Erörterungen für ratfam erachten, daß mit einer desfallsigen Vorlage gleichzeitig die Vorlage des Reichs-Eisenbahngesetzes verbunden würde. Es dürfte hierdurch meines ergebensten Erachtens die Möglichkeit gegeben sein, dieser letzteren Vorlage im Bundesrate eine günstigere Aufnahme zu sichern, als dieselbe unter anderen Umständen voraussichtlich finden würde, und, sofern dieselbe in dieser Weise zur Annahme gelangen sollte, zugleich der etwaigen Ablehnung der ersteren Vorlage seitens des Reichstages den Anschein eines mißlungenen Versuches zu nehmen. Sollte dagegen der Entwurf des Reichs-Eisenbahngesetzes gleichwohl im Bundesrate einem nicht zu überwindenden Widerstande begegnen, so würde durch den Hintergrund eines solchen Vorganges das Projekt der Übertragung des preussischen Eisenbahnbesitzes auf das Reich eine höchst wirkungsvolle Motivierung erhalten. — Daß in den Motiven des betreffenden, der diesseitigen Landesvertretung vorgelegten Geszentwurfs die Aussichten auf eine Verständigung über das Reichs-Eisenbahngesetz als nicht günstig bezeichnet sind, dürfte der vorgeschlagenen Behandlung der Sache deshalb nicht entgegenstehen, weil inzwischen bei der Beratung jenes Geszentwurfs im Landtage aus den Reihen der Opposition der Reichsregierung der Vorwurf gemacht ist, daß sie den Versuch, das Reichs-Eisenbahngesetz zur Durchführung zu bringen, vorzeitig habe fallen lassen. Der Hinweis auf diese Äußerungen und die damit verbundene Aufforderung, die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahnaufsichtswesens wiederholt und nachdrücklich in Anregung zu bringen, würde m. e. G. vollständig genügen, um die von der früheren Auffassung abweichende Behandlung zu begründen. Dazu kommt, daß auch die Minister von Sachsen, Württemberg, Baden bei Gelegenheit der Verhandlungen der Landtage über das Reichseisenbahnprojekt den Erlaß eines Reichs-Eisenbahngesetzes als erwünscht bezeichnet haben. Ich kann daher

die Vorlage eines beschlossenen Entwurfes, wie ich dies bereits mündlich getan habe, nur auf das dringendste hierdurch wiederholt empfehlen.

Sollten Ew. Durchlaucht meinem obigen Vorschlage zuwider die Einleitung der Verhandlungen zur Übertragung des preussischen Eisenbahnbesitzes pp. auf das Reich schon jetzt für erforderlich erachten, so würde es zunächst erforderlich sein, über die Grundsätze, nach welchen die Preisermittlung stattzufinden haben wird, eine genauere Verständigung zu gewinnen, da von diesen Grundsätzen die diesseits anzustellenden Ermittlungen der tatsächlichen Unterlagen für die Preisberechnung abhängig sind. Erst nach Beendigung dieser Ermittlungen würde die Aufstellung der Vertragsentwürfe und auf Grund derselben der Beginn der Vertragsverhandlungen eintreten können.

Hierauf gestatte ich mir, Eure Durchlaucht um geneigte Mitteilung Hochdero Entschlüsse über die weitere Behandlung der Angelegenheit ganz ergebenst zu ersuchen.

gez. Achenbach.

40.

Antwortschreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck auf das Schreiben des Handelsministers Dr. Achenbach vom 29. Mai 1876.¹⁾ Berlin, den 12. Juni 1876.²⁾

Der von Ew. Erzellenz in dem gefälligen Schreiben vom 29. v. M. entwickelten Auffassung über die zur Ausführung des Gesetzentwurfs, betreffend die Übertragung des preussischen Eisenbahnbesitzes auf das Reich, einzuschlagenden Schritte vermag ich mich nicht anzuschließen.

Bei dem Vorschlage Ew. Erzellenz, nach dem Vorgange in Preußen diesseits bei dem Reichstage die Ermächtigung zum Abschlusse entsprechender Verträge mit der Königlich Preussischen Regierung nachzusehen, ist vorausgesetzt, daß Seiner Majestät dem Kaiser als solchem, ganz ebenso wie in Preußen dem Landesherrn, die Initiative zu Gesetzentwürfen zustehet. Diese Voraussetzung dürfte nach Art. 5, 7, 11 al. 1 und 3, 16 und 17 der Reichsverfassung anfechtbar sein. Seine Majestät der Kaiser hat als solcher wesentlich nur die Attributionen der Exekutive, und die Einbringung einer Gesetzesvorlage durch den Reichskanzler nicht nur im Namen, sondern im Auftrage Seiner Majestät des Kaisers findet herkömmlich nur statt, wenn eine Aufforderung dazu gegeben ist, entweder durch den Umstand, daß die Reichsgewalt die unmittelbare Verwaltung führt, oder durch — veranlassende —

¹⁾ Anl. 39.

²⁾ Vgl. Poschinger, Aktenstücke I. S. 230.

verfassungsmäßige resp. reichsgesetzliche Bestimmungen, oder endlich durch einen Beschluß des Bundesrats oder des Reichstags.

Im übrigen steht die Initiative der Gesetzgebung nach Art. 5 Zeile 1 und Art. 7 Zeile 11 den Bundesgliedern als solchen zu.

Die Einbringung einer Gesetzesvorlage wegen einer allgemeinen Ermächtigung für mich zu den hier in Frage kommenden Vertragsverhandlungen würde deshalb, wie von jeder Bundesregierung, so auch mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Majestät des Königs von der preussischen Regierung ausgehen können, aber nicht von Seiner Majestät dem Kaiser und dem kaiserlichen Kanzler.

Die von Ew. Exzellenz weiter befürwortete Verbindung einer solchen Vorlage mit dem Entwurfe eines Reichs-Eisenbahngesetzes würde, da hierzu eine beschlußmäßige Aufforderung an die Exekutivgewalt allerdings vorliegt, durch den Kanzler tunlich sein. Ich kann aber in gegenwärtiger Sachlage nicht für opportun halten, daß sie von kaiserlicher oder von preussischer Seite erfolge. Die früheren Versuche, Fühlung darüber zu gewinnen, ob sich über die Grundlagen eines wirklich brauchbaren Reichs-Eisenbahngesetzes das wünschenswerte Einverständnis werde erzielen lassen, sind aus Ew. Exzellenz bekannten Gründen gescheitert. Durch die Schritte Preußens soll nunmehr eine Basis für ein gutes Eisenbahngesetz geschaffen, der für eine wirksame Aufsicht unerläßliche starke eigene Eisenbahnbesitz gewährt werden. Ich fürchte den Erfolg dieser Schritte zu beeinträchtigen, wenn statt energischer Fortführung derselben gegenwärtig ein erneuter Versuch zur Gewinnung eines Eisenbahngesetzes von uns in den Vordergrund geschoben wird. Ich würde das für einen taktischen Fehler halten, zu dessen Begehung um so weniger Aufforderung vorliegt, als denjenigen Regierungen, welche nach parlamentarischen Auslassungen sich für das Zustandekommen eines Reichs-Eisenbahngesetzes interessieren, ohne daß sie jedoch den von ihnen ins Auge gefaßten Inhalt eines solchen Gesetzes näher bezeichnen, ebensogut wie der preussischen freisteht, von ihrem verfassungsmäßigen Rechte der Initiative durch Vorlage eines Entwurfs Gebrauch zu machen. Diesseits einen Entwurf einbringen, würde nur zu leicht den — weit abzuweisenden — Schein hervorgerufen, als suche man einen Rückzug, und dem seitens der Opposition erhobenen, ihr gerade passenden Vorwurfe vorzeitiger Einstellung der gesetzgeberischen Versuche eine gewisse Berechtigung geben.

Hiernach muß ich mich für den eventuell von Ew. Exzellenz in Vorschlag gebrachten Weg der Einleitung von Verhandlungen über die Ausführung des preussischen Gesetzes entscheiden.

Dem Eintritt in die näheren Erörterungen, welche demnächst zweckmäßig auf kommissarischem Wege, — dortseits seitens der Ressortministerien, diesseits seitens des Reichskanzleramts und des Reichs-Eisenbahnamts, — zu pflegen sein würden, wird jedoch meines Dafürhaltens eine Verständigung zwischen den preussischen Ressortministerien über die Grundsätze für die Wertschätzung und sodann eine Mitteilung derselben wie einer Übersicht der

Vertragsobjekte zu diesseitiger Vorprüfung voraufgehen müssen. Ich stelle Ew. Excellenz ergebenst anheim, dieserial mit dem Herrn Finanzminister das weitere in die Wege leiten zu wollen. — Ich glaube dabei der Zuversicht Ausdruck geben zu dürfen, daß die königlich preußische Regierung auch bei der Ausführung des Gesetzes der nationalen Tendenz desselben, wie dem nationalen Berufe Preußens mit der irgend zulässigen Liberalität Rechnung tragen werde. Es würde gewiß einen übeln Eindruck machen, wenn ich der Reichsvertretung zu erklären genötigt wäre, daß die preußischerseits erhobenen Forderungen für das Reich unannehmbar seien, oder wenn durch eine Vorlage der königlich preußischen Regierung beim Bundesrate die allgemeine Ermächtigung zum Vertragsabschluß damit motiviert werden müßte, daß die Verhandlungen innerhalb Preußens auf Schwierigkeiten stießen.

Welchen Fortgang aber auch die zur Ausführung des preußischen Gesetzes einzuschlagenden Schritte nehmen mögen, so muß ich doch jedenfalls, wie ich das bereits in der letzten Sitzung des königlichen Staatsministeriums zu erkennen gegeben habe, den größten Wert darauf legen, daß die königlich preußische Regierung ungesäumt die weitere umfassende Ausdehnung und Konsolidierung ihres Staats-Eisenbahnbefizes durch Ankauf wichtiger Privatbahnen mit Nachdruck in Angriff nehme. Sie fördert damit die eigenen, wie die Zwecke des Reichs. Die Verhältnisse fordern, wie mir scheint, dringend dazu auf, keine Zeit mehr zu verlieren, sondern schon zur Vorlage bei dem nächsten Landtage Kaufverträge bezüglich wichtiger Bahnen vorzubereiten, so daß, den Ew. Excellenz bekannten Allerhöchsten Intentionen entsprechend, mindestens in Preußen das Eisenbahnwesen durchgreifend geordnet wird, wenn solches beim Reiche auf Schwierigkeiten stoßen sollte. Gerade das energische Bestreben Preußens, sich eine dominierende Eisenbahnmacht zu sichern und die Zügel der Staatsaufsicht straff anzuziehen, wird den nationalen Aufgaben des Reichs auf dem Eisenbahngebiete die förderlichste Lösung, dem neuesten, auf nationalem Boden stehenden preußischen Gesetze die heilsamste Ausführung sichern.

gez. v. Bismarck.

41.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 27. Januar 1877.¹⁾

Auf die Vorschläge in meinem ergebensten Schreiben vom 12. Juni v. J. wegen Ausführung des preußischen Gesetzes, betreffend die Übertragung des Eigentums an Eisenbahnen auf das Reich, vom 4. Juni 1876, haben Eure Excellenz mit einer Rückäußerung mich bis jetzt nach Verlauf eines Jahres²⁾

¹⁾ Vgl. Poschinger, Neues Bismarck-Jahrbuch I. S. 71 f.

²⁾ Tatsächlich waren seit dem 12. Juni 1876 erst 7¹/₂ Monate vergangen.

noch nicht beehrt. Ich gestatte mir daher, die Angelegenheit ganz ergebenst in Erinnerung zu bringen und würde eine gefällige baldige Mitteilung über den Stand der bezüglichen, innerhalb der beteiligten preußischen Ressorts eingeleiteten Verhandlungen mit verbindlichem Danke erkennen, da ich nicht umhin können werde, dem bevorstehenden Reichstage gegenüber mich in irgendeiner Form über diesen Gegenstand zu äußern.

Der Reichskanzler.
gez. Fürst v. Bismarck.

42.

Vertrauliches Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Finanzminister Camphausen, betr. Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 17. Februar 1877.¹⁾

Die Ausführung des preußischen Gesetzes, betreffend die Übertragung des Eigentums pp. an Eisenbahnen auf das Reich, vom 4. Juni 1876, ist für die Interessen des Reichs, sowie für die seiner Verwaltung gestellten Aufgaben von solcher Wichtigkeit, daß ich nicht umhin können werde, dem bevorstehenden Reichstag gegenüber mich in irgendeiner Form über den Gegenstand zu äußern. Im allgemeinen bin ich von der Lage der bezüglichen, innerhalb der beteiligten preußischen Ressorts eingeleiteten Verhandlungen durch ein Schreiben des Herrn Ministers für Handel pp. vom 8. d. M. unterrichtet, welches Eurer Excellenz ich beifolgend in Abschrift zur gefälligen Kenntnisnahme ganz ergebenst übersende. Ausweislich dieses Schreibens bestehen jedoch, sowohl bezüglich der nach Maßgabe des gedachten Gesetzes dem Reiche zu übertragenden Objekte, wie in betreff der Modalitäten der Übertragung, so erhebliche Meinungsverschiedenheiten zwischen Eurer Excellenz und dem Herrn Handelsminister, daß ich nicht in der Lage bin, dem Reichstag auf Grund des vorliegenden Materials einen amtlichen Aufschluß über den Stand der Sache zu geben. An Eure Excellenz beehre ich mich daher das ganz ergebenste Ersuchen zu richten, mich durch eine amtliche Äußerung der Königlich Preussischen Regierung geneigtest recht bald in den Stand setzen zu wollen, die dem Reichstag zu erteilende Auskunft über die Sachlage in Übereinstimmung mit der Auffassung und den Absichten der königlichen Regierung abzugeben.

Der Reichskanzler.
gez. v. Bismarck.

¹⁾ Vgl. Poschinger, Neues Bismarck-Jahrbuch I. S. 74f.

43.

Schreiben des Reichstanzlers Fürsten Bismarck an das preußische Staatsministerium, betr. Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876. Berlin, den 12. März 1877.¹⁾

Das preußische Gesetz vom 4. Juni v. J., betreffend die Übertragung des Eigentums pp. des Staates an Eisenbahnen auf das Reich, harret noch der Ausführung. Es steht zu erwarten, daß ich mich der Notwendigkeit nicht werde entziehen können, mich dem jetzt versammelten Reichstage gegenüber in irgendeiner Form über den Gegenstand zu äußern.

Ausweislich der nach Kundgebung der desfalligen Absicht vom Herrn Minister für Handel pp., wie vom Herrn Finanzminister mir zugegangenen Mitteilungen bestehen zwischen den zunächst beteiligten preußischen Ressorts sowohl bezüglich der nach Maßgabe des bezeichneten Gesetzes dem Reiche zu übertragenden Objekte, wie in betreff der Modalitäten der Übertragung Meinungsverschiedenheiten, so daß ich noch nicht in der Lage bin, auf Grund des vorliegenden Materials dem Reichstage eine, die Intentionen der königlich preußischen Regierung zum Ausdruck bringende amtliche Auskunft über die Sachlage zu erteilen.

Mit dem vom Herrn Finanzminister in seinem Schreiben vom 8. d. M. mir gemachten Vorschlage, die Auskunft auf die allgemeine Mitteilung zu beschränken, daß die preußische Regierung mit den Vorbereitungen zur Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni v. J. unverzüglich vorgegangen und mit der ressortmäßigen Beschaffung des Materials für die Feststellung der wesentlichen Grundlagen der abzuschließenden Verträge beschäftigt sei, — kann ich mich nicht einverstanden erklären, da damit für die bezweckte Klarlegung der dortseitigen Stellung zur Sache wenig gewonnen sein würde. Vielmehr sehe ich mich zu dem ganz ergebensten Ersuchen genötigt, daß die königlich preußische Regierung mich in den Stand setzen wolle, dem Reichstage bezüglich der Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 eine der Auffassung und den Absichten der preußischen Regierung entsprechende Auskunft zu erteilen.

Über die in den Äußerungen der Herren Ressortminister berührte Frage der Einbringung einer Gesetzesvorlage wegen einer allgemeinen Ermächtigung nach dem Vorgange in Preußen habe ich mich in meinem Schreiben an den Herrn Minister für Handel pp. vom 12. Juni v. J.²⁾ des näheren ausgesprochen. Unter vorläufiger Bezugnahme hierauf behalte ich mir vor, diese Frage bei der mündlichen Beratung der Angelegenheit des weiteren zu erörtern.

gez. Fürst von Bismarck.

¹⁾ Vgl. Poschinger, *Altenstücke* I. S. 252 ff.

²⁾ Anl. 40.

44.

Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der ersten Beratung des Gesetzentwurfs, betr. die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für das Jahr 1878/79 in der Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 23. März 1878 (Auszug).

Aber für besonders dringlich halte ich namentlich die Eisenbahnseite der Vorlage, die wir Ihnen machen, und in gewissem Maße auch gerade aus dem Grunde, weil jetzt der Posten des Finanzministers unbesetzt ist. Auf die Frage der anderweiten Zulegung der Forsten komme ich zurück, ich will mich erst mit der Dringlichkeit der Eisenbahnfrage beschäftigen.

Die Vorlage, die uns heute beschäftigt, ist von mir zuerst vor 15 oder 16 Jahren im Jahre 1862 gemacht worden ¹⁾, und ich habe damals zuerst die Schwierigkeit kennen gelernt, die es hat, von einem Ministerium etwas abzutrennen; Zulegung der Geschäfte wollen sie alle, auch wenn sie überbürdet sind, — ich kann mir nicht anders denken, als aus einem gewissen natürlichen, berechtigten Ehrgeiz zu herrschen und den Rahm ihrer Herrschaft möglichst weit auszu dehnen; sie nehmen alle Ressorts, keiner will was abgeben, und ich habe es erlebt, daß daraus sofort Kabinettsfragen von den Kollegen gemacht wurden, zu einer Zeit im Jahre 1862, wo es schwer war, überhaupt einen Minister zu finden, der die Verantwortlichkeit für unsere damalige Lage übernehmen wollte; es wurde eine Kabinettsfrage daraus gemacht, ja, es wurde noch etwas anderes, es wurde an das Element der Gemütlichkeit appelliert, als wenn man in einer Korpsverbrüderung lebte, es wurde zur Ehrensache gemacht, wir wollen uns nicht trennen, sondern ein einziges Ministerium von Brüdern bleiben (Heiterkeit), und es wurde jede Verantwortung einer solchen Trennung wie Verrat an der Korpsfarbe angesehen; in der Hauptsache war es aber immer derjenige Kollege, also hier der Finanzminister, der etwas abgeben sollte, und wenn der selbst mit einem geringeren Geschäftsumfange zufrieden gewesen wäre, so waren es seine höheren Untergebenen, die es als Ehrensache betrachteten, diesen sich nicht verkürzen zu lassen. Ich bin darauf in bewegten Zeiten den inneren Angelegenheiten vielleicht mehr entfremdet worden, aber ich bin vor vier bis fünf Jahren sofort wieder in den Zeiten der Ruhe auf diese Angelegenheit zurückgekommen; ich habe versucht, in irgendeiner Gestalt den Mängeln, an denen, wie ich glaube, unser Eisenbahnwesen leidet, Abhilfe zu schaffen dadurch, daß das Eisenbahnwesen einer isolierten Verantwortlichkeit unterzogen wird, daß derjenige, der es tatsächlich verwaltet, — denn ein Handelsminister kann unmöglich alle die heterogenen Fächer, die ihm heute untergeben sind, selbst im Detail so erlernt haben und so verstehen, daß er sie alle direkt verwalten könnte — ich erstrebe also, daß derjenige, der sie verwaltet, sich nicht gedeckt fühlen soll durch einen

¹⁾ Vgl. S. 14.

anderen, der doch in der Regel über Details wird sagen müssen, ich werde von technischer Seite mir die Sache vortragen lassen, sondern daß er selbst vor Ihnen, vor seinen Kollegen und vor dem König steht und persönlich mit Wort und Schrift das verantworten muß, was in seiner Eisenbahnabteilung geschieht. Das ist eine Notwendigkeit, von der bin ich stets überzeugt gewesen, und die hat mich schließlich auf den Gedanken gebracht, die Reichs-Eisenbahnvorlage, um sie kurz zu bezeichnen, zu machen. Ich habe diesen Weg gewählt, einmal, weil ich fand, daß die Gerechtigkeit gegen das Reich es erforderte, eine stärkere Konzentration der Eisenbahnverwaltung, Gesetzgebung, Leitung, wenn sie überhaupt erstrebt würde, zunächst dem Reiche anzubieten, und erst, wenn das Reich es ablehnt, sich damit zu befassen, daß ich dann erst den preußischen Staat, als den größten, berufen sehen würde, eine feste Führung in der nationalen Eisenbahnpolitik auf eigene Rechnung zu übernehmen bis zu dem Zeitpunkt, wo das Reich sich vielleicht bereit finden läßt, ohne die, wie ich glaube, ungerechtfertigte Besorgnis für eigene Rechte der einzelnen Regierungen auf den Reichseisenbahngedanken einzugehen. Ich habe auch deshalb diesen Weg gewählt, weil ich die Überzeugung hatte, daß, wenn diese Aufgabe auf den nationalen Weg gebracht würde, daß sie dann mit weniger Bedenklichkeit und mit frischeren Kräften in Angriff genommen würde. Könnte ich Ihnen für die heutige Vorlage irgendeinen nationalen Gesichtspunkt für die Sache geltend machen, so glaube ich, würde Ihre Zustimmung nicht so sehr von des Gedankens Blässe angekränkt sein, der nationale Zug würde geholfen haben, die Sache zu tragen, und das hat sich damals bestätigt, wie jemand sich trivial ausdrückte: Das Reichspferd zieht stärker wie das Staatspferd; es hat sich also dadurch bestätigt, daß der Gedanke, dessen Verwirklichung ich nach wie vor stets entgegenstrebe, damals nach langen Kämpfen die Zustimmung aller Minister erhielt. Der bisherige Finanzminister war nicht von Hause aus von der Richtigkeit überzeugt; nachdem wir im Prinzip die Zustimmung dazu erhielten, ist es uns gelungen, die Zustimmung beider Häuser des preußischen Landtags zu einer Aufgabe, ich kann wohl sagen, der Entfagung zugunsten des Reichs zu gewinnen. Es schien also, daß die Sache außerordentlich günstig vor etwa drei¹⁾ Jahren lag. Aber ich bin schon damals vertröstet worden mit der Inangriffnahme, wenn sie im Sommer geschah: daß das Budget dringender zu erledigen sei, — wenn sie im Herbst geschah: daß vor allen Dingen das Budget bis zum Januar fertiggestellt sein müsse, — wenn sie im Januar geschah: daß es jetzt fast zu spät sein würde, eine so bedeutende Vorlage zu bringen. So bin ich vertröstet und in meinen Anstrengungen und Erwartungen dilatorisch behandelt worden in einer Weise, die für mich geradezu persönlich kränkend war. Ich hatte die Bewilligung der Sache im Prinzip von meinen Kollegen, ich hatte die Bewilligung der Sache im Prinzip

¹⁾ Seit Einbringung des Gesetzentwurfs über Abtretung der preuß. Eisenbahnen an das Reich, waren noch keine zwei Jahre vergangen.

vom ganzen Landtage und, ob schon Ministerpräsident, habe ich mich absolut unfähig finden müssen, die Sache auch nur einen Schritt weiter zu bringen. Die Bewilligung half mir gar nichts, wenn im konkreten Falle der passive Widerstand — von welcher Seite, ist in dieser verwickelten Maschine kaum zu ermitteln — mit solchem Erfolg geleistet wird, daß ich nach zwei oder drei Jahren kaum imstande gewesen bin, auch nur die Frage, ob und in welcher Form wir das Reich fragen wollen und uns vom Reich den wahrscheinlichen Korb in der Sache holen wollen, noch gar nicht zur Erörterung im Staatsministerium zu bringen gewesen ist. Es ist dort noch nicht gelungen, auch nur annähernd ein Verständnis zwischen dem Handelsministerium und zwischen dem Finanzministerium über die Schätzung der Gegenstände, über die Summe, die man etwa vom Reich verlangen könnte, und über die Form, in der die Sache zu behandeln wäre, innerhalb des preußischen Staatsministeriums zustande zu bringen. Ich kenne diese Summe noch nicht, auch nur annähernd nicht, und es ist mir in allen diesen letzten drei Jahren wieder so gegangen, daß ich auf den nächsten Herbst vertröstet bin. Auch der Herr Abgeordnete Dr. Miquel sprach vom nächsten Herbst, ich glaube sogar vom Oktober. — Sind wir denn im Oktober schon hier versammelt? Und wenn wir versammelt sind, haben wir hier dann Zeit für andere Dinge als zunächst die Budgetberatung, bis der Reichstag kommt und um dem Reichstag Platz zu machen, daß auch er sein Budget beraten könnte?

Wenn ich nun vier, fünf Jahre auf diese Weise von einem Jahr aufs andere vertröstet worden bin, und wenn ich fühle, daß meine Kräfte abnehmen, und ich nicht lange mehr für die Sache, die meiner Überzeugung nach dem Lande unentbehrlich ist, werde tätig sein können, können Sie mir nicht verdenken, wenn ich lediglich aus patriotischem Gefühl für diese Sache eintrete, und ich kann für meine Person nicht die Verantwortlichkeit für irgendeine Konzession meinerseits übernehmen, die dahin ginge, noch mehr Zeit in dieser Sache zu verlieren.

Es sind in unseren Eisenbahnverhältnissen ja doch manche Zustände, die auf das wirtschaftliche Gebiet dermaßen zurückwirken, daß in der Zeit des wirtschaftlichen Notstandes doch der Frage nähergetreten werden muß: Kann es ohne Schaden nicht einen Monat, sondern neun bis zwölf Monate länger so bleiben, und ist es nicht unsere Pflicht, die Sache früher anzufassen? Ich will nur einige Beispiele anführen, wie augenblicklich die Eisenbahnpolitik auf andere, namentlich wirtschaftliche Verhältnisse zurückwirkt. Von seiten der königlichen Forstverwaltung sind mir Klagen zugegangen, die mit Zahlen belegt werden können, wie die Erträge der Forsten zurückgegangen sind, und wie namentlich in der Provinz Schlesien von der österreichischen Grenze bis Ratibor, bis etwa zur Warthe herunter, die Holzpreise gerade dort gefallen sind, und das Holz unverkäuflich geworden ist, wo früher der beste Absatz war, nämlich dort, wo die großen Verkehrsadern der Eisenbahn und der Oder liegen. Es kommt dies davon, daß die königlichen Forsten dort der Konkurrenz des österreichischen Holzes aus Galizien u. a. unterliegen, welches von den

Eisenbahnen, und zwar von den Eisenbahnen, die unter königlicher Verwaltung stehen, zu einem Preise gefahren wird, daß es nach der Meinung der Forstverwaltung zu dem Preise nicht auf dem kürzesten Chausseewege gefahren werden kann. Es geht daraus hervor, daß wir zugunsten der österreichischen Staatswaldungen und Forstbesitzer zu der Zeit, wo der Raupenfraß und Käferfraß das Holz wohlfeiler machte — daß wir da Ausfälle, ich will die Ziffer von zwei Millionen einmal nennen, in unseren Forsten erhalten, die nicht alle hierher treffen werden. Aber wie decken wir diese Ausfälle in unseren Staatsrevenüen? Doch dadurch, daß wir, da wir indirekte Hilfsmittel im Lande nicht haben, den direkten Steuern, sagen wir der Klassensteuer, der Einkommensteuer, das zuschlagen, was uns an Forstrevenüen ausfällt, hauptsächlich wegen der wohlfeileren Beförderung österreichischen Holzes. Bezahlen wir auf diese Weise nicht unsere Klassensteuer an den österreichischen Forstfiskus? Sind solche Zustände vernünftig, sind Zustände vernünftig, wo selbst Eisenbahnen, die in einer Hand sich befinden, gegeneinander rivalisieren und sich die Frachtgüter möglichst wohlfeil abjagen, wenn dazu kommt, daß die österreichischen Frachten wohlfeiler sind, als es bei uns zulässig wäre, und wohlfeiler gemacht werden durch das System der sogenannten Refaktien, indem ein erheblicher Teil der Fracht bonifiziert wird für gewisse Gegenstände, für deren wohlfeile oder Gratisbeförderung man gewonnen ist? Ein anderes Beispiel aus Forsten bietet in der Gegend von Eschwege die ungarische Lohse, die zu einem geringeren Preise als aus der 1½ Meilen von dort entlegenen Forst gefahren werden kann. Das sind so unrichtige Verhältnisse, durch die die ganze natürliche wirtschaftliche Gravitation und Stetigkeit unserer Zustände nach der Willkür einzelner Eisenbahnverwaltungen verschoben wird in einer Weise, auf die kein Mensch sich einrichten kann, wo keine menschliche Möglichkeit richtiger Berechnung einer Produktion mehr möglich ist. Die Eisenbahnen sind bei der jetzigen Verfahrenheit in der Lage, durch beliebig wohlfeile Transporte von Erz und Kohlen, durch Begünstigung der Expeditionsmodalitäten, das eine große industrielle Etablissement zu fördern auf Kosten eines anderen, das eine zu ruinieren, wenn sie sich ihm feindlich stellen wollen, das andere in Prosperität zu bringen nach ihrer Willkür. Das sind unnatürliche Zustände, worunter die stetige und regelmäßige wirtschaftliche Entwicklung leidet, da kann nur eine sach- und sachkundige Hand helfen, die in unser Eisenbahnsystem eingreift. Nach fünf Jahren, während welchen es mir mit schlechtem Gewissen als Minister nicht möglich gewesen ist, dem abzuhelpen, diesen Jahren noch ein sechstes hinzuzusehen, dazu kann ich meine Zustimmung freiwillig nicht geben. Ich will die Frage, ob wir ohne Mitwirkung des Landtages, also ohne einen größeren Geldverbrauch, als das Budget uns gewährt, in der Lage sind, durch königliche Verordnung — ich meine nicht die Vorlage — aber die dringendste Abhilfe zu schaffen, ob wir nach der Auslegung, die der Artikel 45 der Verfassung, daß dem König die Exekutivgewalt und die Ernennung der Minister zusteht, daß überhaupt zu der Gültigkeit von Anordnungen die Kontrafignatur

eines Ministers erforderlich ist, aber nicht eines bestimmten — ich will alle diese juristischen Fragen nicht untersuchen; denn Kompetenzfragen führen zu Streitigkeiten, und ich wünsche, meine Herren, diese Frage in Übereinstimmung mit Ihnen zu erledigen und nicht ein Konfliktobjekt darin zu schaffen; aber erledigen müssen wir sie, wenigstens ich muß sie erledigen, oder ich kann mit gutem Gewissen in meinem Posten nicht bleiben. Die Möglichkeit, sie zu erledigen, auch wenn Sie uns die Mittel zur Befoldung eines neuen Ministers versagen, die Möglichkeit ist tatsächlich vorhanden, ohne Anlaß zu einer juristischen Meinungsverschiedenheit oder gar zu einem Konflikt zu geben. Ich will das Mittel hier nicht besprechen und möchte nicht auf diesen Ausweg gedrängt werden, aber ich werde mich ihm nicht versagen können, wenn ich durch Landtagsbeschluß in die Lage versetzt werde, auf anderem Wege die Sache nicht erledigen zu können. (Bewegung. — Ruf: Hört!)

Meine Herren, rufen Sie nicht: Hört!, es ist das etwas für Sie ganz Unschädliches und Gerechtes, was ich vorhabe.

Der Herr Vorredner¹⁾ hat über die Zweckmäßigkeit im ganzen kein abfälliges Urteil gefällt, aber doch einige rationes dubitandi angeregt; er hat gemeint, daß, wenn man die Berechtigung, die verschiedene Gesetze dem Handelsminister beilegen, nun auf einen Eisenbahnminister übertragen wolle, daß einmal dies gesetzlich unzulässig sei, indem in vielen Gesetzen der Handelsminister als kompetent genannt sei; ich weiß eigentlich nicht, ob wir genau genommen einen „Handelsminister“ haben. Wir haben einen Minister für Handel, Gewerbe und Bauten; ich glaube, so lautet der Titel, ich weiß nicht, ob dieser Titel in den einzelnen Gesetzen überall wiederholt ist, ich bin auf diese Bedenken nicht gekommen, indes, wenn er Handelsminister heißt, so ist dies nur eine Frage des Namens; es kommt nur darauf an, welchen von beiden wir Handelsminister nennen wollen und welchen Minister wir anders nennen; es ist auch nicht ausgeschlossen, daß wir zwei Handelsminister haben, so gut wir lange Zeit zwei Justizminister zu gleicher Zeit gehabt haben, und außerdem ist doch das, glaube ich, gerade ein etwas speziöser Grund, denn die ratio des Gesetzes geht doch nur dahin, daß derjenige gemeint ist, der diese Befugnis in dem betreffenden Ministerium fand, und wenn das Ministerium auch geteilt wird, so glaube ich, daß wir da nicht jedem einzelnen Gesetz nachspüren haben und durch alle Stadien der Gesetzgebung zu ändern haben, sondern daß das selbstverständlich ist, und daß selbst buchstäbliche Genauigkeit der preussischen Richter darin kein wesentliches Bedenken finden wird.

Wenn nun die Interessen des Handels gerade dadurch geschädigt werden oder nicht hinreichend geschützt sein sollen gegen Einwirkung eines Eisenbahnministers, daß der Hauptmandatar für Handel und Gewerbe, der Handelsminister, nicht zugleich der Vertreter der Eisenbahnen ist, wie der Herr Abgeordnete Miquel annahm, so kann ich das nicht zugeben; Sie müssen sich

¹⁾ Abg. Miquel.

vielmehr vergegenwärtigen, daß der Handelsminister dem abgezweigten Eisenbahnminister ganz selbständig, abgelöst von den Eisenbahninteressen, als ausschließlicher Vertreter von Handel und Verkehr und nicht mehr als gleichzeitiger Vertreter der Eisenbahnen und der fiskalischen Eisenbahninteressen gegenüberstehen würde. Er wird also viel freier diejenigen Interessen von Handel und Gewerbe, die von seinem Eisenbahnkollegen, dem neu zu ernennenden Minister, geschädigt werden können, zu leiten imstande sein. Das Argument ist also nicht zutreffend.

Der Herr Vorredner sagte ferner, wenn man einmal änderte, dann müßte man noch mehr ändern, ich will es kurz nennen: Bauministerium. Es geht uns gewöhnlich so, daß, wenn wir eine Verbesserung, die sich machen läßt, einen Schritt, den wir übersehen können, machen wollen, daß diejenigen, die ihn nicht machen wollen, sagen, wenn wir einmal daran rühren, dann muß gleich eine tiefeingreifende Reform gemacht werden, sonst muß es ganz unterbleiben. Im Prinzip bin ich ganz mit ihm einverstanden, und habe mich sehr gefreut bei jedem Wort, das er sprach über prinzipielles Einverständnis, und kann nur nicht verstehen, wie er am Schluß abbrach, und was ihn mit einem Male veranlaßte, den Abweg der Opportunitätsfrage einzuschlagen und von dem aus das Gesetz zu verurteilen. Ein Bauminister, ja, das ist ein Bestandteil desjenigen Programms, welches ich ebenfalls seit 15 Jahren vergeblich vertreten habe, namentlich in der Zeit vor 1866; es hing zusammen mit dieser Teilung des Handelsamtes, und die Abtretung der Domänen und Forsten ist gerade so alt im Plane. Mein Verlangen war schon damals ein Bauministerium für die sämtlichen Bauten und ein Gewerbeministerium für alle Gewerbe zu haben, ich erinnere mich des Argumentes: das landwirtschaftliche Gewerbe ist auch ein Gewerbe, der Handel ist auch ein Gewerbe, alles gehört unter den Begriff des Gewerbes und sollte ministeriell in einer Hand sein, damit es sich nicht gegenseitig bekämpft und nicht der Zufälligkeit anheimgegeben werde, ob ein Ressort gerade eine überlegene Persönlichkeit hat und dadurch begünstigt wird und das andere nicht; alle diese Gedanken des Vorredners teile ich im Prinzip und in den Bestrebungen; aber lassen Sie uns doch erst einen Schritt vorwärts machen, den wir übersehen können, und verlangen Sie nicht, daß solche Organisationen bei den Schwierigkeiten, die man überhaupt hat, irgendeinen Schritt vorwärts zu tun, wie die Minerva aus dem Kopfe des Finanzministers springen sollen, der noch nicht da ist. (Heiterkeit.)

Uns zuzumuten, daß wir zuvor eine Menge anderer Gravamina auch bessern und eine Menge anderer nützlicher Sachen auch einführen, damit sollten Sie uns nicht abschrecken von dem Wege, den wir heute einzuschlagen wünschen. Der Herr Abgeordnete Miquel fragte in bezug auf das Reichs-Eisenbahnprojekt, — ich glaube, ich habe die Frage schon beantwortet, — wie ich mich früher dazu gestellt habe. Wie die königliche Regierung sich aber in Zukunft dazu stellen wird, wird wesentlich davon abhängen, wie die Personalverhältnisse im Handelsministerium und im Finanzministerium sich

gestalten, und wenn ich Kollegen gewinnen kann, die nicht gerade Kabinettsfragen daraus machen, sobald man ihnen solche Vorschläge macht, so werde ich suchen, der Sache näher zu treten und sie mit dem Reiche wenigstens zu einem geschäftlichen Abschluß zu bringen, der uns freie Hand auf preussischem Gebiete läßt. Dazu müßte ich aber doch erst wissen, wie die Personenfrage sich stellt. Alle diese Sachen sind ja in viel höherem Maße Personenfragen als sachliche Fragen, man kann dergleichen nicht mathematisch wie in den exakten Wissenschaften behandeln, nicht wie bei chemischen Mischungen, wo man so und so viel Gewichtsteile zusammennimmt, so gewissermaßen durch Gesetz ein Aggregat von ministeriellen Berechtigungen herstellen, das hilft alles nichts, wenn man nicht die Personen dazu hat. Wenn die eine fähig ist, die andere nicht, wenn die eine energisch ist, und die andere das Gegenteil davon ist, so werden die Figuren, die man erhalten hat, so werden die Formeln, die man aufgestellt hat, verschoben. Also ich muß zuerst wissen, wer preussischer Finanzminister wird, und wie sich, je nachdem Sie diese Vorlage aufnehmen, die Frage des Handelsministeriums und des Eisenbahnministeriums gestaltet. Daß wir einen Finanzminister nicht sofort fertig auf Lager haben oder bekommen können (Heiterkeit), das liegt in der Natur der Sache. Ich habe mich von dem Kollegen, mit dem ich neun Jahre lang in guten und schlechten Zeiten, in Frieden und Unfrieden zusammen gearbeitet habe, und wir ein gutes Stück gemeinsamer Arbeit hinter uns haben, schwer getrennt, und habe nicht sofort bei den ersten Anzeichen des Unmutes die Hand dazu geboten, daß dieser Abschied beschleunigt würde, bis er mit einer Entschiedenheit, die die Hoffnung auf Umkehr ausschloß, auf seiner Entlassung beharrte. Solange der Abschied nicht bewilligt war, war es nicht tunlich, Verhandlungen mit anderen Personen anzuknüpfen. Diese Verhandlungen sind nicht so leicht. Es sind viele Leute geneigt, ein weniger verantwortliches, ein weniger Kampf versprechendes Ministerium zu übernehmen, wenn es vakant wird; aber zu einem Finanzminister angesichts der finanziellen Reformen, die bevorstehen, angesichts der Stellung, die die Mehrheit des Reichstags dazu genommen hat, dazu gehört ein Mann von einigem Mut, der sich dazu entschließt. Es erfordert Verhandlungen; man hat sich mit jedem einzelnen stundenlang auseinanderzusetzen, ob er mit diesen oder jenen Bedingungen einverstanden ist; aber Verhandlungen müssen doch vorher stattfinden, aber nicht nachher. Außerdem steht die Ernennung des Finanzministers Seiner Majestät dem Könige zu. Ich muß also Sicherheit haben, daß, wenn Seine Majestät für ein so wichtiges und durch neue Attributionen noch wichtiger zu machendes Ministerium einen Minister ernannt, derselbe politisch dem Monarchen genehm sei; denn im Konflikt mit dem Monarchen die Sache betreiben, ist für einen Minister nicht tunlich; nach dem Wortlaut unserer preussischen Verfassung ist das eine undurchführbare Aufgabe. Ich bitte, sich darüber nicht zu täuschen, daß es nach unserer Verfassung der König ist, dem das Recht zusteht, und der auch vollständig bereit und imstande ist, dieses Recht auszuüben.

Also, meine Herren, ich möchte Sie in erster Linie bitten, dem Wege, den der Herr Vorredner vorgeschlagen hat, nicht zu folgen, mich nicht auf den nächsten Herbst, sage Frühjahr 1879, also jetzt ungefähr übers Jahr, mit diesen Reformen zu verträsten. Wir wissen alle nicht, wer von uns dann noch lebt, und jetzt ist tempus utile, um zu handeln; benutzen Sie es! Die Frage, ob man einem neu eintretenden Finanzminister diese Bedingung stellen könne, daß er nur unter der Bedingung eintritt, wie ich allerdings wünsche, erschwert auch die Schwierigkeit, die ich vorher andeutete, einen Finanzminister zu gewinnen, vielleicht noch ganz erheblich, und bei mir ist es eine fünfzehnjährige Erfahrung, die mir empfohlen hat, den Moment zu benutzen, wo kein Finanzminister da ist (Heiterkeit), und wo man durch einen solchen nicht gehindert wird; ich möchte sagen, ich würde Seiner Majestät nicht eher eine Ernennungsborder für einen Finanzminister vorlegen, als bis diese Sache wenigstens mit dem Neuzuernennenden, vielleicht auch bis diese Sache überhaupt geregelt ist. Denn ich bin in dieser Beziehung — in betreff des Schiebens auf die lange Bank und in betreff des Sagens: „Nur jetzt nicht!“ — ein gebranntes Kind, und ich bin nicht mehr in der Gesundheit, um auf Dinge, die mir so am Herzen liegen wie diese, lange warten zu können, wenn ich Hand an sie noch legen will.

Wenn die Herren nicht imstande sind, uns diese Einrichtung zu bewilligen, ja, so muß ich mir die Entschließung dann vorbehalten, ob ich zu einem Auskunftsmittel greife, was mich sicher und ohne Konflikt mit Ihnen zum Ziele führen würde, oder ob ich mich amtlich außer Verantwortung stellen will, oder ob Sie uns die Zeit bewilligen wollen, die ich glaubte, daß wir sie hätten, nämlich in dem Maße und mit der Gründlichkeit, die vielleicht auch den Abgeordneten Miquel befriedigt, die Gesetzesvorlage auszuarbeiten und sie Ihnen im Monat Mai an derselben Stelle wieder zu unterbreiten. (Lebhafte Bewegung.)

45.

Rede des Ministerpräsidenten Fürsten Bismarck bei der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs, betr. die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsact für das Jahr 1878/79 in der Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 27. März 1878. (Auszug.)

Es handelt sich hier bloß darum, die Dringlichkeit der Vorlage zu besprechen und zu beurteilen, nicht ihren Inhalt. Wenn es sich bloß um ihren Inhalt handelte, so glaube ich, brauchten wir uns gar nicht anzustrengen, wir würden doch die Majorität haben, aber der Zweifel ist über die Dringlichkeit. Ich habe schon vorhin gesagt, warum mir eins und das andere dringlich schien, ich muß noch zurückkommen auf die Frage, warum die

Schöpfung eines eigenen Eisenbahnministeriums mir dringlich erschienen ist. Wir haben damit ja nicht eine plötzliche und ungeprüfte Änderung aller darüber bestehender Gesetze in Anspruch genommen, sondern das Bedürfnis war hauptsächlich ein anderes: eine sachkundige und direkt für die Eisenbahnen verantwortliche Leitung und Aufsicht des Eisenbahnbetriebes, namentlich innerhalb der königlichen Bahnen, zu schaffen. Die Gesetze können gerade so bestehen, wie sie bestanden haben, und ist der Ausdruck „Handelsminister“ maßgebend und entscheidend für die Auslegung des Gesetzes, so mag ja der bisherige Handelsminister, das bisherige Handelsministerium, diese Funktionen fortsetzen. Es ist ja ohnehin bemerkt, daß es vielleicht nützlich wäre, die gesetzliche Attribution zu trennen von dem eigenen Betriebe der Eisenbahnen; das würde sich ja sehr leicht machen lassen; der Name ist also gesetzlich nicht störend. Für mich ist schleuniges Bedürfnis, nur den Betrieb auf den Staatsbahnen so schnell wie möglich zu reformieren, und ich bin zu der Überzeugung, daß diese Reform dringlich sei, namentlich in letzter Zeit durch die Beschwerden anderer amtlicher Verwaltungszweige veranlaßt worden. Es sind dies einmal die Beschwerden der kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung, die darüber in einem dicken Heft in vielen Nummern klagt, daß sie die Berücksichtigung der Postinteressen bei dem jetzigen preussischen Handelsministerium als Aufsichtsbehörde nicht finde und dauernd nicht finde, daß sie die Entscheidung über ganz notwendige Dinge nicht erlangen könne. Es kommen da Klagen vor, daß beispielsweise die Züge, von denen der Postbetrieb abhängig ist, ohne vorgängliche Benachrichtigung der Post plötzlich geändert werden, obschon die Gesetze bei uns bestimmen, daß die Züge unter Mitwirkung der Postverwaltung damals, wie sie noch preussisch war, geregelt werden sollten. Seit die Post nun Reichsinstitut geworden ist, hat man sich der Rücksichtnahme auf dieses „auswärtige“ Institut in manchen Fällen geglaubt, einschlagen zu können. (Weiterkeit.)

Der Postlauf ist dadurch, durch plötzliche Änderungen einzelner Züge auf den Staatsbahnen, wesentlich in Unordnung gekommen; man hat sich geweigert und weigert sich noch, die Post auf Schnellzügen mitzunehmen, und verweist sie auf die langsameren Züge. Bei Unglücksfällen bleibt der Postwagen liegen und die Personen werden weiter gefahren, während sich jeder zur See erinnert, wie vor allen Dingen mit Lebensgefahr jeder Kapitän beflissen ist, zunächst die Post zu sichern, die er an Bord hat. Es haben lange Verhandlungen darüber stattgefunden, und ich hatte mit militärischer Reichshilfe drohen müssen, weil man gewaltsam die Postbeamten hat zwingen wollen, beim Rangieren des Zuges die ihrer Obhut anvertrauten Postwagen mit ihren Geldern und Briefschaften zu verlassen, auszustiegen, sich auf den Perron zu begeben, den von ihnen verantwortlich beaufsichtigten Wagen im Dunkel verschwinden zu lassen, und nachher wieder einzusteigen, und zwar aus welchen Gründen? Die meisten Unglücksfälle passierten beim Rangieren, und die Haftpflicht der Eisenbahnen würde in höherem Maße belastet, wenn Postbeamte beim Rangieren zu Schaden kämen; deshalb sollten sie beim

Rangieren aussteigen. (Weiterkeit.) — Man verweigert den Briefboten das Betreten des Bahnkörpers bei der Bestellung der Briefe an diejenigen Beamten, die nur durch Betreten des Bahnkörpers erreichbar sind, an diese armen Leute, die dicht an oder auf der Bahn wohnen: infolgedessen müssen die Briefe, die an solche gerichtet sind, als unbestellbar zurückgewiesen werden, weil die Leute in der rundum von Eisenbahn umgebenen Mitte nicht zu erreichen sind. Man verweigert der Staatsstelegraphenleitung den Eingang in diejenigen Postanstalten, mit denen sie vereinigt sind, wenn dieselben sich innerhalb der Bahnhöfe befinden. Das Eigentümlichste von allen finde ich die Streitigkeiten und die Exklusivität, welche bei Neubauten auf den Eisenbahnen — nicht bloß Privatbahnen — stattgefunden haben, daß, wenn die Post den Wunsch hat, zwei bis drei Zimmer für ihren Dienst in den Bahnhöfen eingebaut zu bekommen, in Gegenden, wo das Bauerrain sehr wohlfeil war, es dieser rund und durch alle Instanzen abgeschlagen ist, und die Post genötigt ist, sich zur Unbequemlichkeit des Publikums jenseits der Straße ein selbständiges Haus zu bauen und die beiden fiskalischen Zweige nebeneinander, aber unabhängig voneinander den Betrieb besorgen. Der Mehrbau von zwei bis drei Zimmern würde vielleicht 1000 bis 1500 Taler kosten, der Bau eines neuen Posthauses kostet 7—8000 Taler, unter 6000 fast nie. Daß nun derselbe preussische Fiskus, der in beiden Fällen beteiligt ist, zu den Kosten der Reichspost von 8000 Talern etwa 5000 beitragen muß, und daß er mit 1000 abgekommen wäre, wenn er in seinem Gebäude die Post zugelassen hätte, das haben die Ressorts keinen Grund unter sich abzuwägen, weil keines von ihnen für das politische Gesamtwesen, dem sie angehören, sich verantwortlich fühlt, sondern jeder nur für sein Ressort, und die meisten Ressorts in dem Maße bei uns getrennt sind, daß ihnen ein Vorteil für das eine, der mit größerem Schaden für das Kollegialressort verbunden ist, immer annehmbar erscheint und das andere Ressort immer als feindliches Ausland behandelt und geschädigt wird. Es zeigt sich das in einem hohen Maße, wie ich neulich schon berührte, bei der Tätigkeit unserer Staatsbahn in bezug auf den Holztransport in diesem Augenblick, und ich erlaube mir, bei dieser Gelegenheit dem Herrn Abgeordneten Birchow auf seine neuliche Bemerkung ein Wort zu erwidern. Er sagte, daß wohlfeile Lohse an und für sich ein Glück sei. Nun, für einen Lohgerber gewiß! Ob aber für diejenigen, welche die 8 Millionen Ausfall, die wir im vorigen Jahr in unseren Forsterträgen haben, durch Steuerzuschläge ersetzen wollen, das ist fraglich, ob sie an diesem Gerberglück sich erheblichen Anteil zuschreiben. (Weiterkeit.)

Im übrigen aber verlange ich gar nicht, daß die Lohse teurer wird, im Gegenteil, ich wünsche nicht, daß die ungarische Lohse ebenso teuer, wie die deutsche, transportiert wird, sondern die deutsche ebenso wohlfeil wie die fremde, dann wird der Gerber noch viel glücklicher. Das ist aber eben, worüber ich mich beklage, daß das nicht geschieht, und wir zerstören außerdem durch dieses Verfahren bei uns den Aufschwung, den die Anpflanzung von Lohheiden in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren auf viele Beförderung

von oben her allmählich genommen hat. Alle, die auf die Mahnung der Regierung reingefallen sind, alle die Oberförster, die nach den Weisungen der Regierung bei uns Eichenlohschläge angelegt haben, müssen sich sagen, daß sie ein ganz unproduktives Werk unternommen haben, während sie glaubten, der Forstkultur des Landes wesentliche Dienste zu leisten. Sie sehen die ungarischen Hölzer durch ihre Waldungen fahren. Sie sind genötigt, die Schälwälder wieder auszuroden und Nadelholz anzupflanzen, obschon auch das ziemlich unvorteilhaft ist. Der ganze Siegener Haubergsbau wird ganz wesentlich durch diese Vorkommnisse geschädigt. Wenn wir aber keine Eichenlohe mehr im Lande produzieren und die ungarischen Quellen hören auf, indem die Eisenbahnen zu vernünftigen Einrichtungen kommen, vergehen darüber auch mehrere Jahre, dann sieht sich bei uns der Gerber vergebens nach inländischer Lohe um.

Ich bin nur durch die Einwendung des Herrn Abgeordneten Birchow von neulich genötigt, auf diese Details einzugehen. Damit Sie aber sehen, daß ich diese Sachen nicht aus der Luft greife, bitte ich um die Erlaubnis, Ihnen bruchstückweise eine Mitteilung unserer obersten Forstbehörde zu verlesen, die ich gewissermaßen als Beschwerde über unseren Staatsseisenbahnbetrieb erhalten habe und die eben ein Sporn für mich ist, in dieser Sache Eile zu haben. Der Eingang bewegt sich in Preisziffern; ich fange damit an:

Die Einnahme von Holz ist im Jahre 1877 um zirka 8 Millionen Mart geringer, als im Jahre 1876. Gegenwärtig haben sich die Absatzverhältnisse in den Provinzen Schlesien, Sachsen, Hannover, Westfalen, Hessen-Massau und Rheinland so ungünstig gestaltet, daß in vielen Oberförstereien wegen gänzlichen Mangels an Absatz der Holzeinschlag erheblich hat beschränkt, in einigen Revieren ganz hat eingestellt werden müssen. Diese für die vaterländische Forstwirtschaft so unerfreuliche Erscheinung findet ihre Ursache zum Teil in der Ungunst der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse (Hört!), hauptsächlich aber ist sie eine Folge der übermäßig vermehrten Einfuhr von Holz aus außerdeutschen Ländern und des Zurückdrängens der deutschen Hölzer von den Konsumtionsplätzen des Auslandes durch die Konkurrenz der schwedischen und österreichisch-ungarischen Hölzer. Am meisten fällt das österreichisch-ungarische Holz ins Gewicht. Die Einfuhr betrug im letzten Jahre 17 Millionen Zentner von österreichischem Holz bei uns.

Soviel ich obiter berechnet habe, ungefähr dasselbe Quantum, welches in allen preußischen Staatsforsten in einem Jahre eingeschlagen zu werden pflegt.

Die Einfuhr ungarischer Lohe ist seit 1874 von 258 000 Zentnern auf 1 124 000 Zentner gestiegen. Die Möglichkeit einer so massenhaften Einfuhr gründet sich nur darauf, daß das aus Oesterreich-Ungarn kommende Holz vermöge der Differentialtarife auf den deutschen und namentlich den preußischen Staatsbahnen zu erheblich billigerem Sage transportiert wird, als das einheimische Holz, daß außerdem von manchen Bahnverwaltungen

für größere Transporte noch sogenannte Refaktien bewilligt werden, — das heißt, ganz vom Belieben der Bahnverwaltung abhängige Pauschalsätze. —

In welchem Umfange ausländisches Holz durch billige Tariffätze vor dem einheimischen bevorzugt wird, geht aus folgendem hervor: Nach Hannover kostet eine Waggonladung von 200 Zentnern durchschnittlich pro Kilometer, bei einem Transport von einer 1400 Kilometer entfernten Station in Ungarn 28 bis höchstens 33 Pfennige, im internen hannoverschen Verkehr kostet dasselbe Quantum für 1 Kilometer 43—50 Pfennige, also ein Aufschlag von 28 zu 50 Pfennigen, der fast 80—90 Prozent ausmacht. Wird der niedrigste Satz des internen Verkehrs von 43 Pfennigen, der aber selten vorkommt, angewendet auf den ungarischen Transport, so würde sich die Fracht ergeben von 466 Mark aus Ungarn; sie kosten aber infolge der Differentialtarife nur 349 Mark, das fremde Holz also bezieht eine Prämie gegen das einheimische Holz von 117 Mark auf dieses Quantum von 200 Zentnern;

wem das Gewicht nicht geläufig ist, dem bemerke ich, daß 200 Zentner ungefähr 20 Kubikmeter Holz betragen.

Pro Kubikmeter mußte also die Fracht von Neusohl nach Hannover, nach den Berechnungen nach dem internen Tarif, betragen 23 Mark; sie beträgt nach dem Differentialtarif aber nur 17 Mark, mithin zuungunsten des einheimischen Holzes, weniger: 6 Mark, oder mit anderen Worten: das ungarische Holz erhält in Hannover eine Einfuhrprämie von 6 Mark pro Kubikmeter.

6 Mark pro Kubikmeter, das ist ungefähr auf das Klafter 19 Mark, während wir bei uns in Pommern das Klafter Holz überhaupt für 8 Mark gut und gern verlaufen. Das ist also auf dieses geringe Quantum eine ganz außerordentliche Differenz.

Hieraus erklärt sich, daß allein auf der Station Hannover im Jahre 15600 Kubikmeter Kuchholz aus Ungarn eingehen, während es für die reichen Schätze unseres Holzes im Harz mehr oder weniger an Absatz fehlt. Nach Münden kosten 200 Zentner Holz aus Ungarn durchschnittlich pro Kilometer 35 Pfennige, von Halle a. S. nach Münden aber 45 Pfennige. Die kurze Entfernung von Halle a. S. nach Münden ist bekannt. Das ungarische, über Halle a. S. gehende Holz wird also im Durchschnitt pro Kilometer um 9,59 Pfennige billiger gefahren, als das einheimische aus der Umgegend von Halle kommende Holz, und jenes erhält in Münden eine Bevorzugung von 5 Mark pro Kubikmeter von der Eisenbahnverwaltung vergütet, indem die Transportkosten von Neusohl nach Münden bei 1030 Kilometer für 20 Kubikmeter nur 368 Mark betragen, während sie nach dem internen Tarif 467 Mark betragen müßten. Von Oberberg nach Hannover kosten 200 Zentner Holz 268 Mark, also 30 Mark, von Dresden nach Hannover 43 Mark, also 50 Prozent mehr auf 386 Kilometer als auf die lange Entfernung von 872 Kilometer. Das deutsche Holz wird also

um 13,70 Pfennige pro Kilometer teurer gefahren, als das österreichische. Das letztere erhält auf dieser Route eine Vorzugsprämie von 5,35 Mark für jeden Kubikmeter, also mehr als wir überhaupt für einen Kubikmeter in unserer Provinz zahlen.

Wie weit das zurückwirkt auf unsere Ernährungsverhältnisse, das könnte ich Ihnen durch Briefe aus Oberschlesien beweisen, wo darüber geklagt wird, daß in den dortigen Wäldern alle kleinen Industrien, die auf den Schneidemühlen und Holzschneiden beruhen, augenblicklich auch die Holzhauer brotlos sind. Die Leute, die von den Fuhren zu den Schneidemühlen und von den Schneidemühlen ihren Broterwerb haben, sind brotlos, sie haben dabei die Annehmlichkeit, tagtäglich durch ihre Wälder vorbeifahren zu sehen die Bahnzüge aus Osterreich, von denen jeder 30—40 Waggons galizischer und ungarischer Hölzer durchfährt, während sie infolge der schlechten Ernte und Arbeitslosigkeit Hunger leiden müssen. Eichene Parkette gehen jetzt vorzugsweise nur noch aus Ungarn nach Paris, während die nähergelegenen Parkettfabriken in Sachsen, Westfalen und Rheinland aus Mangel an Absatz stillstehen, und zwar lediglich durch die Differentialtarife, weil unsere Fabrikate die Frachten, die sie treffen, nicht tragen können. Das amtliche Schriftstück fährt weiter fort:

Diese durch die bestehende Eisenbahnpolitik dienstlich geschaffenen Mißverhältnisse üben eine so tiefgreifende Schädigung aus, nicht bloß auf den königlichen Forstbesitz und die daraus zu erzielenden Staatseinnahmen, sondern auch auf Handel und Industrie und Steuerkraft der deutschen Länder. Es ist deshalb dringend geboten, eine schnelle Abhilfe herbeizuführen. Vor allem muß der Forderung Geltung verschafft werden, daß auf deutschen Eisenbahnen ausländische Produkte nicht billiger gefahren werden als deutsche, und daß die entferntere Station nicht wohlfeiler fährt als die nähere.

Den Zweifeln gegenüber, die neulich an meiner Deduktion ausgesprochen wurden und die ja auch heute noch, wenn die eigentlichen Vertreter der Eisenbahnpolitik zum Worte gelassen werden, ausgesprochen werden, will ich nur hierauf Bezug nehmen, und ich werde dafür sorgen, daß diese Darlegung durch den Druck vervielfältigt und amtlich bekannt wird. Wenn der Abgeordnete meinte, was der Herr Minister Friedenthal schon erwähnte, daß vom Handelsministerium nicht genug Beschäftigung für einen Minister übrig bliebe, wenn die Eisenbahnen abgezogen würden, so würde ich daraus den Schluß ziehen, daß im heutigen Handelsministerium die Eisenbahnen die Hauptsache sind, und namentlich die Reformen darin, die dringlichsten, die überhaupt angestrebt werden können auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs. Vor der Hand glaube ich, daß sie mehr noch ihre Schwerkraft in den finanziellen Reformen in Beziehung auf Steuer und Tarifwesen zu finden haben werden. Wenn aber im Handelsministerium das Eisenbahnwesen augenblicklich das schwerste Gewicht hat und wenn wirklich ein Personenwechsel —

wie noch nicht feststeht — eintreten sollte, so würde dieser Umstand dafür sprechen, das Handelsministerium zunächst in die Hände eines besonders in Eisenbahnsachen kundigen Ministers zu legen. (Hört!)

Ja, rufen Sie Hört!, dazu sagte ich es. Ich werde vielleicht im Laufe der Debatte noch Gelegenheit haben, das Wort zu ergreifen. Ich bitte um Entschuldigung, wenn im Augenblick meine Erschöpfung mich abhält, zum Schluß zu gelangen.

46.

Denkschrift des Handelsministers Dr. Adenbach vom 27. Mai 1874 über den Ankauf der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. (Auszug).

In den Verhandlungen über die 120-Millionenanleihe hat sich die Staatsregierung wiederholt über die Stellung ausgesprochen, welche sie den Privatbahnverwaltungen gegenüber einzunehmen gedenkt. Sie hat erklärt, daß sie bei der großen Bedeutung, welche die Eisenbahnen für Handel, Verkehr und Industrie genommen haben, und bei der Möglichkeit einer mißbräuchlichen Ausnutzung des ihnen faktisch zur Seite stehenden Transportmonopols die Eisenbahnbetriebsgeschäfte nicht als gewöhnliche gewerbliche Privatunternehmungen betrachten könne, deren Leitung vorzugsweise dem eigenen Ermessen der Unternehmer zu überlassen sei, daß sie vielmehr eine positive Einwirkung der Staatsbehörde auf die Verwaltung der Privateisenbahnen insoweit für unbedingt notwendig erachte, als eine Garantie dafür geschaffen werden müsse, daß alle Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsstraßen zunächst dem Gemeinwohl dienen. Sie hat weiter bemerkt, daß sie sich diese Einwirkung auch dadurch zu verschaffen gedenke, daß das Staatsisenbahnnetz in einer Weise vervollständigt werde, welche es der Staatsregierung möglich mache, durch ihre Bahnen auf die Verwaltung der Privatbahnen regulierend einzuwirken.

Die Landesvertretung hat dieser Auffassung zugestimmt und durch Genehmigung des Baues einer Bahn Berlin—Wehlar—Sierk für Rechnung des Staates die Regierung in die Lage gesetzt, demnächst ihren berechtigten Einfluß auf das Privatbahnwesen in der ange deuteten Weise zur Geltung zu bringen.

Soll in dieser Richtung weiter vorgegangen werden, so wird die Regierung auf den Besitz einer selbständigen Hauptisenbahnlinie sich nicht zu beschränken haben. Eine derartige Bahn würde zwar als Muster für die Betriebseinrichtungen dienen können, auch geeignet sein, auf manchen Gebieten des Verkehrs einer willkürlichen Ausnutzung der mehr oder weniger monopolisierten Stellung, in welcher die Eisenbahnen dem Publikum gegenüber sich befinden, entgegenzuwirken und Mißbräuche der Privatbahnen, in Wahrung ihres Spezialinteresses beseitigen zu helfen, überhaupt auf eine Anzahl

von Privatbahnverwaltungen im Wege der Konkurrenz dahin zu wirken, daß sie dem Publikum überall und allgemein die Vorteile und Erleichterungen gewähren, welche die Staatsregierung im Interesse einer allseitigen gedeihlichen Entwicklung von Handel und Industrie auf ihren Bahnlagen zu gewähren für geboten und angemessen erachtet. Außerdem ist indes zur Erreichung des vorbezeichneten Zieles anzustreben, daß die Staatsregierung, wenn auch nicht in allen, so doch in einem großen Teile der Verkehrsgebiete, welche für die Industrie und den Handel von Bedeutung sind, und zwischen den Mittelpunkten dieser Verkehrsgebiete über Bahnen verfügt, welche vermöge ihrer Lage und Leistungsfähigkeit den Verkehr daselbst beherrschen können; daß insbesondere auch die Seehandelsplätze mit den Hauptproduktions- und Konsumtionsbezirken, bzw. mit den größeren Handelsplätzen des Binnenlandes, und diese selbst miteinander durch Staatsbahnlagen in Verbindung gebracht sind.

Sobald neben den durch das 120-Millionenanleihe-Gesetz genehmigten Eisenbahnen noch die Bahnlagen, welche in diesem Jahre dem Landtage zur Ausführung für Rechnung des Staates in Vorschlag gebracht worden sind, fertiggestellt sein werden, wird der Staat sich im Besitz eines nicht unerheblichen Teils der Bahnstrecken befinden, welche er nach vorstehenden Andeutungen zu verwalten wünschen muß. Er verfügt alsdann nicht nur über leistungsfähige Bahnen in den industriereichen Distrikten von Schlesien, der Saar und der Ruhr, sondern beherrscht auch den Verkehr auf der großen, das ganze Land von Nordosten nach Südwesten durchziehenden, in zwei Linien auslaufenden Route Cydtukhnen—Königsberg—Berlin—Nordhausen—Frankfurt a. M.—Castel (Mainz)—Saarbrücken—Torbach (Mez), resp. Nordhausen—Koblenz—Trier—Siert (Mez). Auch erhebliche Teilstrecken der übrigen wünschenswerten Verbindungslagen sind dann in seinem Besitze; aber bei der mangelnden Verbindung würden sie keine ausreichende Handhabe für ein selbständiges Vorgehen und Wirken auf den betreffenden Routen bieten. Insbesondere macht sich bei Festhaltung eines solchen Zieles das Fehlen einer Fortsetzung der von dem Südosten ausgehenden Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach dem Nordwesten, nach den Seehäfen Hamburg und Bremen, desgleichen einer Fortsetzung der Niederschlesisch-Märkischen und der Ostbahn nach dem Westen und zur Verbindung mit den westlichen (westfälischen und hannoverschen) Staatsbahnen fühlbar. Auch das eisenbahnfiskalische Interesse erscheint hierbei nicht unbeteiligt.

Die beiden östlichen, sowie die von Norden nach Süden sich erstreckenden westlichen Staatsbahnlagen bilden zwar schon jetzt ziemlich selbständige, in ihrer Rentabilität einigermaßen gesicherte Bahnkomplexe; auch werden die Frankfurt-Debra-Friedländer, die Main-Wefer-, die Taunus- und die Nassauische Bahn durch den Anschluß an die Linie Berlin—Weglar eine solche Erstarbung erlangen, daß auf ihre dauernde Prosperität gerechnet werden darf. — Dagegen ist einerseits die Lage verschiedener Strecken der westfälischen und hannoverschen Bahnen eine für die Folge wenig gesicherte, andernteils die

Gesamtgestaltung des zurzeit bestehenden Staatsbahnnetzes zurzeit eine ungünstige.

Die westfälische Bahnstrecke Hamm—Soest—Holzminden resp. Warburg, welche bisher einen großen Teil des Verkehrs zwischen der Rheinprovinz und Westfalen einerseits, und den östlich hiervon gelegenen Landesteilen andererseits zu vermitteln hatte, hat durch die Inbetriebsetzung der Bergisch-Märkischen Ruhrtal-Bahnlinie den Verkehr nach Kassel, Thüringen, Sachsen, Österreich pp., inkl. des Verkehrs nach den Stationen der Halle-Kasseler Bahn verloren und wird mit der Fertigstellung der Bergisch-Märkischen Linie Warburg—Hörter—Holzminden auch den Verkehr nach Braunschweig pp. einbüßen, wonächst sie im wesentlichen auf den aus ihrem eigenen Gebiete ausgehenden, bez. dahin gerichteten Verkehr angewiesen sein wird. Diese Lage bessert sich allerdings durch den Bau von Welver—Dortmund, Dortmund—Oberhausen und Godelheim—Northheim nicht unerheblich, immerhin wird aber die Westfälische Bahn erst dann derjenigen Verkehrsentwicklung sich zu erfreuen haben, zu welcher sie an sich befähigt und berufen erscheint, wenn sie der Beeinflussung seitens der durch andere Interessen geleiteten Anschlußbahnen entrückt ist. Hierzu würde eine selbständige Verbindung mit Halle und Leipzig dienen, um außer dem Markt dieser beiden Handelsplätze selbst, den durch die neutralen sächsischen Bahnen und die Halle-Guben-Sorauer Bahn vermittelten Verkehr des gesamten Hinterlandes zu gewinnen.

Auf der hannoverschen Bahnstrecke Minden—Hannover—Peine hat sich bisher hauptsächlich der Verkehr zwischen dem Köln-Mindener Bahnnetz und den Stationen der Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger Bahnstrecken bewegt. Dieser Verkehr wird ihr zu einem Teile gewiß und zu einem andern Teile höchst wahrscheinlich entzogen werden, sobald die Bahnstrecken Böhne—Hildesheim—Wienenburg resp. Braunschweig der Hannover-Altenbekener Bahngesellschaft fertiggestellt sind.

Endlich läßt die Gestaltung dieses Netzes im ganzen betrachtet insofern zu wünschen übrig, als nicht nur, wie bereits bemerkt, eine jede unmittelbare Verbindung zwischen den nordwestlichen (hannoverschen und westfälischen) und den östlichen Bahnlinien fehlt, sondern auch einige der wichtigsten Handelsplätze Deutschlands, wie namentlich Leipzig und Magdeburg, nicht hineingezogen sind. Diese Mängel sind von keiner geringen Bedeutung. Ein wohl arrondiertes Eisenbahnnetz, welches seine Stützpunkte in den großen See- und Handelsplätzen hat und in einheitlicher, systematischer Weise von einer wohlorganisierten Zentralbehörde verwaltet wird, hat eine andere Macht und Anziehungskraft, als eine Mehrheit einzelner, kleiner, selbständig geleiteter, aber innerlich mehr oder weniger unselbständiger Bahnlinien.

Nach allem diesen dürfte es wünschenswert sein, eine Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes in der Richtung eintreten zu lassen, daß die westfälische Bahnstrecke Oberhausen—Dortmund—Northheim, sowie die Linien Berlin—Frankfurt a. M. und Wehlar mit Leipzig und Magdeburg, sowie die hannoverschen Bahnlinien Minden—Peine und Bremen—Wunstorf, resp.

Bremen—Langwedel nebst Harburg—Nelzen mit Berlin und Magdeburg verbunden werden.

Es kann nun wohl nicht in der Absicht liegen, den Bau entsprechender neuer Bahnen eintreten zu lassen, indem wohlgebaute, leistungsfähige Bahnlinien in den gedachten Richtungen bereits bestehen und es nicht wohl anrätlich erscheint, unter Verschwendung der nationalen Kapitals- und Arbeitskräfte eine zweite Bahn zu bauen, wo die bestehende zur Bewältigung des Verkehrs noch ausreicht. Es dürfte sich vielmehr empfehlen, die fraglichen Linien im Wege des Ankaufs zu erwerben.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, in Verbindung mit der faktisch mit ihr fusionierten Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, ist im Besitze aller nach Vorstehendem für den Staat erforderlichen Bahnlinien, und dürfte nicht abgeneigt sein, solche käuflich abzutreten, wenn sich der Staat zur Übernahme des gesamten vereinigten Bahnunternehmens der beiden Gesellschaften verstehen will. Diese Übernahme ist aber nicht allein nicht bedenklich, sondern um deswillen geradezu anrätlich, weil die für den Staat an sich nicht erforderlichen Bahnstrecken, über welche Magdeburg-Halberstadt und Magdeburg-Leipzig verfügt, ausnahmslos ebenfalls dem bestehenden und künftigen Staatsbahnnetz in passender Weise sich anreihen.

Es handelt sich hierbei hauptsächlich um die Linie Halle-Mscherleben-Bienenburg mit ihren verschiedenen Abzweigungen, in Verbindung mit den der Dispositionsbefugnis von Magdeburg-Halberstadt dauernd unterstellten Strecken der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft. Dieselben bilden die Fortsetzung von Oberhausen-Dortmund-Altenbeken der westfälischen und Rheine-Löhne nebst Bremen-Wunstorf-Hilbesheim der hannoverschen Bahnen.

Bei dem besonderen Vertrauen nun, dessen der Staat in bezug auf dauernde Zahlungsfähigkeit allseitig genießt, gegenüber der mehr oder weniger immer vorhandenen Unsicherheit der Dividende, welche der Eigentümer einer Bahn aus deren Ertrage zu erwarten hat, wird dieser nicht allein in der Regel bereit sein, sein Eigentum an den Staat ohne Inanspruchnahme des Kaufkapitals nur gegen Zusicherung einer entsprechenden Zinsrente abzutreten, sondern sich auch mit einer Rente unter dem Betrage derjenigen Dividende begnügen, welche er bisher zu beziehen gewohnt war, resp. für die Zukunft zu erwarten berechtigt sein mag. Veränderte Handelskonjunkturen, Handelskrisen, Missernten, Krieg pp. können die Dividende zeitweise, der Bau einer Konkurrenzbahn kann sie dauernd schmälern. Es ist daher natürlich, daß die garantierte Zusicherung einer festen Rente dem Inhaber mehr als die Erwartung einer vielleicht höhern, möglicherweise aber auch viel niedrigeren Dividende gilt. Anders, und zwar günstiger liegt die Sache für den Staat als Käufer der Bahnen, wenn er, wie es hier der Fall ist, durch den Kauf ein das ganze Staatsgebiet in seinen wichtigeren Handels- und Industriebezirken berührendes Netz von mächtigen durchgehenden Eisenbahn-

linien erlangt. Im Besitz eines solchen, die wichtigsten Produktions- und Konsumtionsbezirke des eigenen Landes umfassenden Netzes wird er in der Lage sein, eine dauernde und möglichst gleichmäßige Rentabilität sich zu sichern. Es wird ihm unschwer gelingen, über die vereinigten alten und neuen Linien einen angemessen starken Verkehr zu leiten und denselben mit einem relativ geringeren Kostenaufwand zu bewältigen, als es ihm und den früheren Verwaltungen der angekauften Bahnlilien auf dem gleichen Bahnkomplexe bei getrennter Verwaltung möglich war resp. sein würde. — Der Staat würde demnach voraussichtlich die als Kaufpreis zuzusichernde feste Rente aus dem Ertrage der erworbenen Linien jederzeit zu decken imstande sein, außerdem aber einen nicht unerheblichen Überschuß erzielen, welcher zur Amortisation der Rentenschuld oder zum Bau neuer Bahnlilien verwendet werden könnte.

Die Aktionäre beider Gesellschaften dürften gerade jetzt zu einem Verkauf ihres Bahnunternehmens gegen eine relativ mäßige Rente wohl geneigt sein.¹⁾

47.

Botum des Finanzministers Camphausen, dem königlichen Staatsministerium vorzulegen, betreffend das Schreiben des Handelsministers über die Verschmelzung der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 27. Mai 1874. Berlin, den 25. Juni 1874. (Auszug).

pp.

Über die in dem vorgelegten Promemoria vom Mai d. J. enthaltenen Ausführungen über den seitens des Staates nach Ausführung der Fusion zu bewirkenden Ankauf des gesamten Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens glaube ich mich zurzeit schon deshalb nicht äußern zu sollen, weil über dieses Projekt das Staatsministerium erst in Verhandlung treten könnte, nachdem vorher die eingehendste Prüfung seitens des Finanzministeriums stattgefunden hätte und eine Verständigung zwischen den beiden vorzugsweise beteiligten Ressorts erfolgt wäre. Überdies fehlt es an einem bestimmten Vorschlage über die Höhe des für angemessen zu erachtenden Erwerbepreises, das aber läßt sich sofort übersehen, daß die Einlösung der alten Magdeburg-Leipziger Stammaktien gegen ein 14 % Rente sicherndes Staatspapier nach dem gegenwärtigen Kurse der letzteren einerseits und der vom Staate gegebenen oder der mit staatlicher Garantie ausgestatteten Schuldverschreibungen andererseits, den Inhabern dieser Aktien einen unverhältnismäßigen Kapitalgewinn zuwenden würde.

Abschrift dieses Botums habe ich den Herren Ressortchefs mitgeteilt.
gez. Camphausen.

¹⁾ Es folgt nunmehr eine Beschreibung der beiden Bahnen und eine Darstellung ihrer finanziellen Verhältnisse.

48.

Schreiben des Reichskanzlers an das preuß. Staatsministerium, betr. Verschmelzung und Ankauf der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Berlin, den 26. Juni 1874.

Der königlich preussische Herr Handelsminister hat mir eine Abschrift des unterm 27. v. M. in betreff der Fusionierung der Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und deren eventuellen Ankauf durch den preussischen Staat an den Herrn Vizepräsidenten des königlichen Staatsministeriums gerichteten Schreibens mitgeteilt, in welchem die gegen eine Fusion dieser höchst wichtigen Eisenbahnen obwaltenden Bedenken . . . ausführlich dargelegt sind. Obwohl nicht zu verkennen ist, daß das Gewicht dieser Bedenken sich sehr erheblich vermindern würde, wenn die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft dem Staate für den rheinisch-westfälisch-sächsischen Verkehr mit der Linie Oberhausen—Godelheim—Nixe und für den bremisch-sächsischen Verkehr mit der Linie Bremen—Hannover—Nixe die Festsetzung der Tarife und die Bestimmung der Transportweise auch bezüglich der Strecke Nixe—Nordhausen—Halle—Leipzig überließe, so dürfte hierbei doch nicht außer Betracht zu lassen sein, daß die Begründung besonderer vertragsmäßiger Rechte bezüglich der Tarife, von der diesfälligen reichsgefeslichen Regelung ganz abgesehen, an sich bedenklich erscheint und daß die Ausübung solcher Rechte auf nicht geringe praktische Schwierigkeiten stoßen möchte. Auch lehrt die Erfahrung, daß Bestimmungen, welche bezüglich der Transportweise (Güterexpedition pp.) für zwei in derselben Hand befindliche, hinsichtlich des Ertrages aber getrennte Routen zu dem Zwecke gleichmäßiger Behandlung derselben getroffen werden, in der Ausführung an dem die Angestellten beherrschenden Bestreben scheitern, die Rente derjenigen Eisenbahn zu steigern, in deren Diensten sie stehen.

Mit Rücksicht hierauf würde ich vom Standpunkte des Reiches die Erwerbung der beiden genannten Eisenbahnen durch den Staat als ein Auskunstmittel erachten, welches alle Schwierigkeiten beseitigend der königlich preussischen Regierung in Verbindung mit den bereits in ihrem Besitze befindlichen und den sonstigen ihr gesicherten Linien einen hinreichenden Einfluß auf angemessene Regelung des Verkehrs verschaffen würde. Um diesen Zweck zu erreichen, dürfte es sich empfehlen, die Entscheidung sowohl der Frage, ob die vollständige Fusion der in Rede stehenden Eisenbahnen zu genehmigen, als auch der Frage, ob die Aufhebung des die Fusion umgehenden und solche tatsächlich ersetzenden Abkommens der betreffenden Gesellschaften vom 23. August 1872 anzuordnen, bis zum Abschlusse der Ankaufsverhandlungen zu vertagen. Für diese Verhandlungen dürfte in Betracht kommen, daß der Kapitalwert einer vom Staate bewilligten Rente mindestens 20 % höher zu schätzen ist, als der Kapitalwert der Dividende der Stammaktien beider Bahnen, indem selbst die alten Stammaktien der Magdeburg-Leipziger Bahn

bei einer von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft garantierten Rente von 14 % zu 250 % käuflich sind, während 250 Taler Konsols bei einer Rente von nur 11¼ % einen Wert von 265 Talern repräsentieren. Diese bedeutende Differenz würde die Mittel zur raschen Amortisation der Prioritäten gewähren.

Im Auftrage des Herrn Reichskanzlers.
gez. Scheele.

49.

Botum des Präsidenten des Staatsministeriums Fürsten Bismarck, betr. Ankauf der Magdeburg-Leipziger mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Varzin, den 14. September 1874.¹⁾ (Auszug.)

In meiner Eigenschaft als Reichskanzler habe ich Veranlassung gehabt, mich über diese Angelegenheit unterm 26. Juni cr.²⁾ dahin auszusprechen, daß ich die Nachteile, welche aus der Fusion konkurrierender Bahnen, zu denen die hier in Frage stehenden wichtigen Bahnen in eminentem Sinne gehören, im öffentlichen Verkehrsinteresse im allgemeinen entstehen müssen, durch die seitens des Herrn Handelsministers für die Genehmigung der Fusion gestellte Bedingung als beseitigt nicht erachten könne, daß ich aber die Erwerbung beider Bahnen durch den Staat als die glücklichste Erledigung der Sache ansehen würde. Demzufolge habe ich mir zu empfehlen gestattet, die Entscheidung der Frage, ob die vollständige Fusion der in Rede stehenden Eisenbahnen zu genehmigen, sowie der Frage, ob die Aufhebung des die Fusion umgehenden und solche tatsächlich erziehenden Abkommens der betreffenden Gesellschaften vom 23. August 1872 anzuordnen, bis zum Abschlusse der Ankaufsverhandlungen zu vertagen.

Nachdem ich von den Botis des Herrn Finanzministers über den vorliegenden Fall, deren Ausführungen ich mich anschließe, Kenntnis erlangt und daraus ersehen habe, einerseits, daß die Aussichten auf den Ankauf der Bahnen noch sehr entfernte sind, andererseits, daß die beantragte Fusion nicht allein das Interesse des Publikums, sondern auch das finanzielle Interesse des Staates wesentlich bedroht, und daß eine durch die Ausführung des Betriebs-Überlassungsvertrages vom 23. August 1872 bereits erfolgte Schädigung des Fiskus als Garant eines Reinertrages von 4 % der Halle-Kasseler Bahn im hohen Grade wahrscheinlich ist, halte ich mich für verpflichtet, meine Stimme dahin abzugeben, daß das Staatsministerium beschließen wolle:

1. das Ankaufsprojekt darf die Entscheidung über das Gesuch der Direktionen der Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Eisen-

¹⁾ Vgl. Poschinger, Aktenstücke I. S. 193 ff.

²⁾ Anl. 48.

bahn-Gesellschaften wegen staatlicher Genehmigung des Fusionsvertrages vom 24. Januar 1872, und namentlich über die Frage, ob die Aufhebung des Abkommens vom 23. August 1872 anzuordnen, nicht länger aufhalten.

2. pp.

gez. v. Bismarck.

50.

Fernerer Botum des Handelsministers Dr. Achenbach dem königl. Staatsministerium vorzulegen, betr. den Ankauf der Magdeburg-Leipziger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Berlin, den 26. September 1874. (Auszug.)

pp.

Bei dieser Sachlage und bei der Bedeutung, welche in Übereinstimmung mit dem Herrn Ministerpräsidenten dem Ankaufe der beiden in Rede stehenden Bahnkomplexe durch den Staat diesseits beigelegt wird, glaube ich hervorheben zu sollen, daß meines Erachtens die Ankaufsverhandlungen unverweilt begonnen werden könnten. Das Erwerbsobjekt bilden zwei bereits im Betriebe befindliche Bahnkomplexe, deren Herstellungskosten, Rentabilität und effektiver Verkaufswert aus amtlichen Berichten und Notizen, aus den betreffenden Jahresberichten der Eigentümer und Börsenberichten hinlänglich genau bekannt sind.

Auch dürfte das meinem Botum vom 27. Mai cr. beigelegte Promemoria zur Schätzung des Preises, welchen der Staat eintretendenfalls für die käufliche Überlassung dieser Bahnkomplexe würde zahlen müssen, resp. ohne Gefährdung seiner finanziellen Interessen würde zahlen können, den nötigen Anhalt gewähren. Das Promemoria gibt zugleich ausführliche Auskunft über die in erster Reihe in Betracht kommende Frage, ob der Erwerb der beiden Bahnkomplexe für den Staat überhaupt empfehlenswert ist, d. h. ob die darin enthaltenen Bahnlinien derartig in das bestehende Staatseisenbahnnetz sich einfügen, daß die Verwaltung des Gesamtnetzes in Einer Hand eine mindestens ebenso gute Rentabilität erwarten läßt, als die getrennten Verwaltungen der einzelnen Bahngebiete. Meiner Ansicht nach würde man daher sich gegenwärtig über die Ankaufsfrage recht wohl schlüssig machen können, wobei ich zugunsten des Ankaufs auch noch den Umstand anzuführen mir gestatte, daß zu den betreffenden Bahnen die Strecke Stafffurt—Sangerhausen—Nordhausen gehört, welche den Ausbau einer besonderen Linie über den Harz für die Bahn von Berlin nach Wehlar mit einem Kostenaufwande von ungefähr 10 Millionen Taler bis auf weiteres erübrigen würde.

pp.

gez. Dr. Achenbach.

51.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. die auf tgl. sächsischem Gebiete belegenen Strecken preussischer Eisenbahnen. Berlin, den 18. Mai 1876.

Die Strecke Elsterwerda—Landesgrenze des Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Unternehmens, zu dessen Erwerb sich die königlich sächsische Regierung entschlossen hat, liegt auf preussischem Gebiete. Die genannte Regierung ist deshalb genötigt, die Zustimmung der königlich preussischen Regierung zu dem Eigentumswechsel einzuholen. — Umgekehrt liegen kurze Strecken in Preußen domizilierter Privateisenbahnen, z. B. der Berlin-Görlitzer, der Berlin-Dresdener, der Berlin-Anhaltischen, der Halle-Sorau-Gubener, der Magdeburg-Leipziger, der Thüringischen Eisenbahn auf sächsischem Gebiete. Es scheint sich zu empfehlen, bei der gegenwärtigen Gelegenheit für die diesseitige Regierung Gegenseitigkeit bezüglich der auf sächsischem Gebiete belegenen Strecken jener Unternehmungen zu bedingen, falls dieselbe die Verwaltung oder das Eigentum der letzteren übernehmen sollte.

Ev. Erzellenz ersuche ich ganz ergebenst, diese Frage in gefällige Erwägung ziehen und von Hochdero Auffassung mir Mitteilung machen zu wollen.

gez. v. Bismarck.

52.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Handelsminister Dr. Achenbach, betr. die auf tgl. sächsischem Gebiete belegenen Strecken preussischer Eisenbahnen. Berlin, den 5. Juni 1876.

Der in dem gefälligen Schreiben vom 30. v. M. von Ev. Erzellenz betonte Umstand, daß außer der nunmehr von der königlich sächsischen Regierung erworbenen Leipzig-Dresdener Eisenbahn zurzeit keine im sächsischen Gebiete domizilierte Privatbahn das preussische Staatsgebiet berührt, würde zwar meines Dafürhaltens für den in meinem ergebensten Schreiben vom 18. v. M. angeregten Versuch, zugunsten der königlich preussischen Regierung allgemeine Gegenseitigkeit zu bedingen, sprechen. Ich bin jedoch, solange Ev. Erzellenz aus den gefälligst mitgeteilten Gründen im preussischen Interesse die Sachlage zur weiteren Verfolgung des angeregten Schrittes nicht angetan erachten, meinerseits nicht in der Lage, denselben zu fördern.

gez. v. Bismarck.

53.

Immediatbericht des Reichskanzlers Fürsten Bismarck, betr. die Errichtung eines Reichsamts für die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen.¹⁾ Friedrichruh, den 20. Mai 1878. (Auszug.)

... An sich ist es nicht geboten, die Verwaltung der Reichseisenbahnen der Landesverwaltung in Elsaß-Lothringen zu übertragen. Mancherlei gewichtige Gründe sprechen dagegen. Die Landesverwaltung hat es als ihre Aufgabe zu betrachten, in erster Linie die besonderen Landesinteressen der Reichslande zu wahren und zu fördern; die Versuchung liegt nahe, diese Aufgabe mittels der Reichseisenbahnen auf Kosten der Reichsinteressen, insbesondere der Interessen des allgemeinen Verkehrs und der Finanzinteressen des Reichs zu lösen. Dieser Übelstand wächst, wenn neben den Reichsinteressen zugleich aus einem gewissen Partikularismus die Interessen anderer Bundesstaaten geschädigt würden. Der etwaigen Befriedigung der Einwohner des Reichslands steht dann eine Verstimmung der deutschen Nachbarlande gegenüber. Aus diesen und aus inneren Gründen erscheint es richtiger, die Verwaltung der Eisenbahnen des Reichs durch das Reich als solches, und nicht durch die Landesverwaltung von Elsaß-Lothringen zu führen. Nur die erstere Einrichtung fördert die Ausbildung der verfassungsmäßigen Aufsichtsgewalt des Reichs über das Eisenbahnwesen, wie die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen für die Zwecke des allgemeinen Verkehrs und der Landesverteidigung, und läßt den Charakter der bezeichneten Eisenbahnen als Reichsanstalten gebührend hervortreten. Überdies überschreitet schon jetzt die Reichs-Eisenbahnverwaltung die engeren Landesgrenzen, insofern große Strecken im luxemburgischen Gebiete von ihr administriert, und demnächst auch kleine Teile in Preußen liegen werden.

Aus materiellen Gründen würde es sich empfehlen, die Verwaltung der Reichseisenbahnen in eine entsprechende Verbindung mit derjenigen der preußischen Staatsbahnen zu bringen, an welche — im Saarreviere — jene mehrfach anschließen.

Vielfache gemeinsame Betriebs- und Verkehrsinteressen beider Bahnverwaltungen, erhöht durch die besonderen Beziehungen zwischen den Landesteilen, welche durch diese Bahnen verbunden werden, wie durch den Verkehr der Saarbrücker Kohlengruben nach dem Süden und Westen über die elsäß-lothringischen Bahnen, als Transitstrecken, haben schon im Jahre 1871 bei Erörterung der Frage, in welcher Weise nach dem Übergange der elsäß-lothringischen Eisenbahnen auf das Deutsche Reich der Betrieb auf den bis dahin von der französischen Ostbahn betriebenen luxemburgischen Eisenbahnen einzurichten sein möchte, dem damaligen preußischen Handelsminister den Vorschlag in den Mund gelegt, die Verwaltung der lothringischen Eisenbahnen der Eisenbahndirektion in Saarbrücken zu übertragen. Es wurde dem jedoch

¹⁾ Abgedruckt bei Pöschinger, Neues Bismarckjahrbuch. S. 75 ff.

feinerzeit keine weitere Folge gegeben, weil eine einheitliche Verwaltung der elsäß-lothringischen Eisenbahnen durch Organe des Reichs sowohl den elsäß-lothringischen, wie auch den Bundesregierungen vorzugsweise erwünscht schien. Gegenwärtig dürfte jedoch sehr viel dafür sprechen, die obere Leitung der elsäß-lothringischen Eisenbahnen mit derjenigen für die preußischen Eisenbahnen zu verbinden. Manche unter den jetzigen Verhältnissen kaum zu vermeidende, keineswegs nützliche Reibungen würden dadurch fortfallen, die Verkehrsinteressen aber wesentlich gefördert werden.

Durch eine einheitliche oberste Leitung und Aufsicht würde die sachgemäße Regelung der Fahr- und Frachtpreise, der Fahrpläne, die zweckentsprechende und einheitliche Gestaltung der Betriebs- und Verkehrseinrichtungen pp. zum Nutzen des allgemeinen Verkehrs wesentlich erleichtert werden.

Die Vereinigung kann in der Weise hergestellt werden, daß der mit der Verwaltung der Reichseisenbahnen beauftragte Reichsbeamte unter Wegfall der bisherigen Zwischenstellung des Unterstaatssekretärs für Elsaß-Lothringen dem Reichskanzler unmittelbar unterstellt, mit der Stellvertretung des Reichskanzlers beauftragt und dann im Wege dienstlicher Instruktion an die obere Leitung und Mitunterschrift des preußischen Handelsministers gewiesen würde, analog der für die Reichs-Finanzverwaltung mit Eurer Majestät Genehmigung bereits in Aussicht genommenen Verbindung mit dem preußischen Finanzministerium. Verfassungsmäßig würde eine solche Maßregel, da dieselbe ohne Kosten durchführbar, durch kaiserliche Anordnung ins Leben gerufen werden können. Ich befürworte diese Form jedoch nicht, weil dadurch einzelnen Bundesregierungen Anstoß gegeben werden könnte, überdies aber auch auf anderem Wege die übereinstimmende und einheitliche Handhabung der Verwaltung und Aufsicht in ausreichender Weise gesichert werden kann. Es würde zu diesem Zwecke die für die Verwaltung der Reichseisenbahnen neu zu bildende, dem Reichskanzler unmittelbar zu unterstellende Zentralbehörde anzuweisen sein, überall eine Mitwirkung des preußischen Handelsministers in der Weise eintreten zu lassen, daß von den beabsichtigten Anordnungen, Vorlagen, Berichten demselben vorher Mitteilung gemacht und dessen Einverständnis und Mitwirkung gesichert wird. Die speziellen Bestimmungen über die hernach erforderliche Regelung der geschäftlichen Beziehungen zu dem preußischen Handelsminister würden nach Benehmen mit demselben von dem Reichskanzler zu treffen sein, während es für die Konstituierung der für die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu bildenden Behörde der Allerhöchsten Genehmigung bedarf. Die Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags ist nicht erforderlich, da besondere Ausgaben durch die Einrichtung nicht erwachsen, insbesondere von der förmlichen Anstellung eines Vorstandes derselben zunächst abgesehen werden kann. In dem nächstjährigen Etat würde die Auscheidung der bezüglichen Ausgaben aus dem Etat für die Verwaltung der Reichslande ersichtlich zu machen sein.

54.

Schreiben des Reichskanzlers Fürsten Bismarck an den Vizepräsidenten des königl. Staatsministeriums Grafen zu Stolberg-Wernigerode, betreffend die Verwaltung der Reichs-Eisenbahnen. Berlin, den 8. Mai 1879. (Auszug.)¹⁾

Seine Majestät der Kaiser und König haben mittels Allerhöchsten Erlasses vom 27. Mai 1878 zu genehmigen geruht, daß die Verwaltung der Reichseisenbahnen, für welche bisher in Gemäßheit des Allerhöchsten Erlasses vom 9. Dezember 1871 (R. G. Bl. S. 480) das Reichskanzleramt für Elsaß-Lothringen als Zentralstelle fungiert hat, von einem besonderen Reichsamte als einer dem Reichskanzler unmittelbar unterstellten Zentralbehörde geleitet werde.

Bei der nunmehr bevorstehenden Ausführung dieser Allerhöchsten Anordnung empfiehlt es sich, die Verwaltung der Reichseisenbahnen in eine nähere Verbindung mit derjenigen der preussischen Staatsbahnen zu bringen, an welche die ersteren sich anschließen.

Beiden Bahnverwaltungen sind die meisten Betriebs- und Verkehrsinteressen gemeinsam, deren Bedeutung durch die besonderen Beziehungen zwischen den mittels jener Bahnen verbundenen Landesteilen, wie namentlich durch den Verkehr der Saarbrücker Kohlengruben über die elsass-lothringischen Bahnen hin nach Süden und Westen erhöht wird. Durch eine einheitliche obere Leitung und Aufsicht würde die sachgemäße Regelung der Fahr- und Frachtpreise sowie der Fahrpläne und die zweckentsprechende Gestaltung der Betriebs- und Verkehrseinrichtungen beider Bahnsysteme zum Nutzen des allgemeinen Verkehrs wesentlich erleichtert werden. Ich beabsichtige deshalb bei Seiner Majestät dem Kaiser die Ernennung des königlich preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu beantragen.

¹⁾ Abgedruckt bei Poschinger, Neues Bismarckjahrbuch. S. 78.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen.

Von Dr. Alfred von der Leyen,

Wirkl. Geheimer Ober-Regierungsrat, vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Zweite, vollständig umgearbeitete Auflage. 1897. Preis M. 5,—.

... Mancherlei unliebsame Erfahrungen, welche das deutsche Kapital neuerdings an seinen Anlagen in amerikanischen Eisenbahnpapieren gemacht, gaben eine Anregung, die Fäden der älteren Arbeiten zusammenzuziehen und fortzuspinnen. Ihr Ergebnis ist die vorliegende Schrift von der Leyens. Sie ist ein wissenschaftlicher Führer und Warner geworden, der immer wieder seinen Nutzen zu erweisen haben wird, so oft das Herabgehen des Zinsfußes für sichere einheimische Kapitalanlagen den Reiz beleben wird, zu jenen Abenteuern zurückzukehren.

In trefflicher Klarheit ist der Stoff des Buches angeordnet: 1. Abschnitt, Die rechtlichen Grundlagen der amerikanischen Eisenbahnpolitik. 2. Abschnitt, Die Eisenbahnfinanzpolitik. 3. Abschnitt, Die Eisenbahnverkehrspolitik. Der praktisch wichtigste ist der zweite; er belehrt über das Gründungswesen, die Eisenbahnwertpapiere usw. und erläutert dies speziell an zwei großen Eisenbahnunternehmungen.

Schmollers Jahrbuch, XXI. Bd., Heft 2.

Die Verwaltung der Eisenbahnen.

Die Verwaltungstätigkeit der Preussischen Staatsbahn in der Gesetzgebung, der Aufsicht und dem Betriebe unter Vergleich mit anderen Eisenbahnen.

Von L. Wehrmann,

Wirklicher Geheimer Rat.

1913. Preis M. 7,—; in Leinwand gebunden M. 7,80.

Über die Verwaltung unserer Eisenbahnen besitzen wir eine sehr spärliche Literatur. Es gibt eine Reihe von Sammlungen der geltenden Verwaltungsvorschriften, aber eine zusammenhängende Darstellung dieser Vorschriften, ihrer Entstehung und ihrer geschichtlichen Entwicklung fehlt uns gänzlich. Es ist daher freudig und dankbar zu begrüßen, daß der Wirkliche Geheime Rat L. Wehrmann in Berlin sich der Mühe unterzogen hat, ein Werk zu schreiben, das diese Lücke ausfüllt. Unter dem Titel: „Verwaltung der Eisenbahnen. Die Verwaltungstätigkeit der preussischen Staatsbahn in der Gesetzgebung, der Aufsicht und dem Betriebe unter Vergleich mit anderen Eisenbahnen“ ist bei Julius Springer (Berlin) dieses Werk soeben erschienen. Der erste Teil beschäftigt sich in 15 Abschnitten mit der Gesetzgebung und Aufsicht, der zweite Teil in 21 Abschnitten mit der Verwaltung im engeren Sinne (Verwaltungsgrundsätze, Betrieb, Tarife, Beamte und Arbeiter, Wohlfahrts Einrichtungen usw.). Der Verfasser hat über 40 Jahre der preussischen Staatsbahnverwaltung angehört, er war Präsident der Eisenbahndirektion in Erfurt und Breslau und zuletzt, vor seiner Versetzung in den Ruhestand, Direktor der Verwaltungsabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Er hat — unter glänzender Beherrschung des Stoffes — seine reichen Erfahrungen auf allen Gebieten der Staatsbahnverwaltung in seinem Buch niedergelegt. Besonderen Reiz aber gewinnt seine Darstellung dadurch, daß in allen wichtigen Fragen die Verhältnisse anderer Länder, insbesondere Frankreichs, Englands und der Vereinigten Staaten von Amerika, zum Vergleich herangezogen sind, und dabei diese, von den unsrigen vielfach abweichenden Verhältnisse in ihrer Eigenart objektiv und streng sachlich gewürdigt werden.

Das Buch bietet nicht nur den Eisenbahnern Deutschlands reiche Belehrung; es ist auch von hohem Wert für unsere wirtschaftlichen Kreise, die unausgesetzt mit den Eisenbahnen in Berührung stehen und wird hoffentlich auch im Auslande seine Leser finden, wo man sich besonders in der letzten Zeit unausgesetzt mit den preussischen Einrichtungen beschäftigt.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche.

Allgemeine Bestimmungen — Verwaltung der Staatseisenbahnen, Staatsaufsicht über Privateisenbahnen — Beamte und Arbeiter — Finanzen, Steuern — Eisenbahnbau, Grunderwerb und Rechtsverhältnisse des Grundeigentums — Eisenbahnbetrieb — Eisenbahnverkehr — Verpflichtungen der Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung — Post- und Telegraphenwesen — Zollwesen, Handelsverträge.

Von **A. Fritsch**,

Wtrfl. Geh. Oberregierungsrat und Dirigent im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Zweite, umgearbeitete Auflage.

In Leinwand gebunden Preis M. 19,—.

Die wirtschaftliche Entwicklung der preussischen Staatseisenbahnen,

veranschaulicht in Tabellen und graphischen Darstellungen.

Von **Ernst Biedermann**,

Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in Magdeburg.

Mit 3 farbigen Tafeln.

Preis M. 3,—.

Personenbahnhöfe.

Grundsätze für die Gestaltung großer Anlagen.

Von Geh. Baurat **W. Cauer**,

Professor an der Technischen Hochschule zu Berlin.

Mit 101 Abbildungen.

Preis M. 6,—; in Leinwand gebunden M. 6,80.

Das englische Eisenbahnwesen.

Von **Johann Frahm** †,

Regierungs- und Baurat, Mitglied der Königl. Eisenbahndirektion Berlin.

Mit 353 Textfiguren und 1 Eisenbahnkarte.

Preis M. 20,—; in Leinwand gebunden M. 21,40.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Stat und Bilanz für staatliche und kommunale Wirtschaftsbetriebe.

Unter besonderer Berücksichtigung der preussischen Eisenbahnen.

Von Dr. rer. pol. **Fritz Marcus.**

Preis M. 1,60.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes, des Betriebes, der finanziellen Erträge und die Organisation der Verwaltung der preussischen Staatsbahnen in Tabellen

zusammengestellt von

Ingenieur **Heinrich Macco,**

Mitglied des Hauses der Abgeordneten.

Preis M. 1,40.

Ein Kapitel preussischer Verkehrspolitik.

Von Regierungsassessor **R. Quack.**

Preis M. 1.—

Sonderabdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1909.

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Von **Placid Weissenbach,**

Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern.

Preis M. 4.—

Sonderabdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1898, 1904, 1905.

Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz.

Von **Placid Weissenbach,**

gew. Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

Preis M. 1,60.

Sonderabdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1912.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Das Maschinenwesen der Preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Im Auftrage Sr. Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen
Arbeiten in Berlin

nach amtlichen Quellen bearbeitet von

C. Guillery, Kgl. Baurat.

Erstes Heft:

Neuere Wasserversorgungsanlagen.

Mit 95 Textabbildungen und 2 Tafeln.

Preis M. 10,—.

Weitere Hefte befinden sich in Vorbereitung.

Handbuch des Eisenbahnmaschinenwesens.

Unter Mitwirkung von hervorragenden Fachmännern

herausgegeben von

Ludwig Ritter von Stodert,

Professor an der k. k. Technischen Hochschule in Wien.

- I. Band. **Fahrtriebmittel.** Mit 650 Textabbildungen.
Preis M. 32,—; in Leinwand gebunden M. 34,—.
 - II. Band. **Zugförderung.** Mit 591 Textabbildungen.
Preis M. 32,—; in Leinwand gebunden M. 34,—.
 - III. Band. **Werkstätten.** Mit 471 Textabbildungen und 6 Tafeln.
Preis M. 16,—; in Leinwand gebunden M. 18,—.
-

Archiv für Eisenbahnwesen.

Herausgegeben im

Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Jährlich 6 Hefte.

Preis für den Jahrgang M. 22,—; zuzüglich Porto.

Zeitschrift für Kleinbahnen.

Herausgegeben im

Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Zugleich Organ des Vereins deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen.

Erscheint in monatlichen Heften.

Preis für den Jahrgang M. 15,—; zuzüglich Porto.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.