Außerordentliche

Beilage zu Nr. 162 der Düsseldorfer Zeitung.

Sonntag den 13. Juni 1847.

Landtags-Angelegenheiten.

Sitzung der Kurie der drei Stände am 5. Juni.

(Schluß.)

Marschall: Der Herr Referent wird fortfahren.

Referent von der Schulenburg (liest vor):

I. Endlich mußte noch der Theil des §. 9 in der Verordnung vom 3. Februar 1847, welche der Domainen und Regalien gedenkt, in Erwägung gezogen werden.

Derselbe ist besonders in der Petition des Abgeordneten Grafen von Schwerin als ein Gegenstand des Bedenkens und Zweifels hingestellt.

Petent führt an, daß die Garantie von Staatsschulden auch wesentlich durch den Bestand des Staatsvermögens bedingt sey, und aus diesem Grunde könnten auch die Verfügungen über die Einkünfte und die Substanz der Domainen nicht gänzlich der Cognition und Mitwirkung der Stände entzogen werden, wie dies im Sinne des §. 9 der Verordnung über die Bildung des Vereinigten Landtags zu seyn scheine, weshalb er die Erbittung einer authentischen Declaration dahin dem Vereinigten Landtag anheimgebe, daß jeder Zweifel über das Verhältniß der Domainen unmöglich bleibe.

Die Abtheilung konnte nicht verkennen, daß dieser Theil des §. 9 allerdings nicht deutlich gefaßt sey und man nicht entnehmen könne, in welcher Absicht in diesem Paragraphen, der nur von der Besteuerung rede, der Domainen und Regalien gedacht sey. Sie war indessen der Ansicht, daß mit Rücksicht auf das Hausgesetz vom 13. August 1713, das Gesetz vom 6. November 1809 und das Gesetz vom 17. Januar 1820 über die Substanz und die Revenüen der Domainen nicht ohne Zustimmung der Stände disponirt werden könne. — Wenn nun der Königliche Herr Landtags-Kommissarius ausdrücklich erklärt habe, daß die Krone in keiner Weise die Absicht gehabt habe, durch das Gesetz vom 3. Februar 1847 irgend etwas zu verändern, so schien es der Abtheilung, da sie die Fassung des §. 9 der Verordnung vom 3. Februar 1847 nicht für zweifelsfrei hielt, gerathen, darüber eine Declaration zu erbitten, und bejahte die demnächst gestellte Frage:

> Ist die Abtheilung der Ansicht, Se. Majestät um eine Declaration des §. 9 zu bitten, durch welche außer Zweifel gestellt werde, daß mit Rücksicht auf die frühere Gesetzgebung in den rechtlichen Verhältnissen der Domainen und Regalien nichts geändert, so daß die Mitwirkung der Stände, welche aus der die Domainen betreffenden früheren Gesetzgebung zu begründen, ungeschmälert sey?

einstimmig.

Danach stellt die Abtheilung dem hohen Landtage die weitere Beschlußnahme anheim.

Marschall: Verlangt Jemand das Wort darüber?

Landtags-Kommissar: Ich kann nur die frühere Erklärung wiederholen, daß der §. 9 durchaus nicht die Absicht gehabt hat, in Beziehung auf die rechtlichen Verhältnisse der Domainen irgend eine Art von Veränderung herbeizuführen; ich glaube auch nicht, daß eine solche Absicht hineingedeutet werden kann, weil nichts weiter darin steht, als daß die Bestimmungen des Paragraphen weder auf die Substanz noch auf die Revenüen der Domainen Anwendung finden sollen. Ich gebe zu, daß man sie hätte ganz übergehen können; daraus aber, daß zur Vermeidung des Mißverständnisses, als hätte der Paragraph auch Bezug auf die Domainen und die Regalien, eine negative Andeutung hinzugefügt ist, kann nicht geschlossen werden, daß der Paragraph einen Einfluß auf die Rechtsverhältnisse der Domainen und Regalien haben sollte. Wenn aber, wie ich jetzt vernehme, selbst nach der Ansicht der Abtheilung darüber noch Zweifel bestehen, so wird, wie ich früher erklärt habe, eine authentische Interpretation in diesem Sinne gewiß nicht versagt werden. (Ruf zur Abstimmung.)

Marschall: Ich werde den Antrag der Abtheilung zur Abstimmung bringen; es ist folgender:

Referent (verliest die Frage):

„Ist die Abtheilung der Ansicht, Se. Majestät um eine Declaration des §. 9 zu bitten, durch welche außer Zweifel gestellt werde, daß mit Rücksicht auf die frühere Gesetzgebung in den rechtlichen Verhältnissen der Domainen und Regalien nichts geändert, so daß die Mitwirkung der Stände, welche aus der die Domainen betreffenden früheren Gesetzgebung zu begründen, ungeschmälert sey?

Marschall: Diejenigen, welche dem Antrage beitreten wollen, bitte ich, aufzustehen. (Der Antrag wird fast einstimmig angenommen.)

Referent (verliest.)

K. Der Abgeordnete Graf von Schwerin hat ferner den Antrag gestellt, daß Se. Majestät gebeten werden möge, daß, da die Wahlen zu den ständischen Ausschüssen und den ständischen Deputationen für das Staatsschuldenwesen nur deshalb nicht dringend geboten sey, weil Se. Majestät den Landtag durch die Botschaft vom 22. April dahin beschieden hätten, daß Allerhöchstdieselben den Vereinigten Landtag binnen vier Jahren wieder versammeln wollen, von diesen Wahlen für diesen Landtag Allergnädigst abzusehen.

Der Antrag fand, mit Rücksicht auf die oben vorgeschlagenen Bitten und in Erwägung der obwaltenden Verhältnisse, in der Abtheilung vielseitigen Anklang und ergab sich bei der Abstimmung über die Frage:

> Will die Abtheilung vorschlagen, Se. Majestät zu bitten, mit Rücksicht auf die bereits formirten Anträge und namentlich auf die zugesicherte Wiederberufung des Vereinigten Landtages binnen 4 Jahren die Wahlen zu den Vereinigten Ausschüssen und den ständischen Deputationen für das Staatsschuldenwesen für jetzt aussetzen zu lassen?

daß sie von 15 Stimmen bejaht und von 2 Stimmen verneint wurde.

Marschall: Verlangt Jemand das Wort darüber?

(Es meldet sich Niemand.)

Da Niemand das Wort verlangt, so werde ich den Antrag der Abtheilung, wie er verlesen ist, zur Abstimmung bringen, und ich bitte diejenigen, welche ihn annehmen wollen, aufzustehen. (Wird mit überwiegender Stimmenmehrheit angenommen.)

Referent:

L. Endlich findet sich in einer Petition der Antrag, den Ständen das Recht zur Kontrolle des Staatshaushalts zu gewähren.

Dieser Antrag wird in einem besonderen Gutachten bei Gelegenheit einer anderen Petition seine Erledigung finden.

M. Der Abgeordnete Hirsch hat in seiner Petition den Antrag gestellt, daß Se. Majestät gebeten werden möge, die Verfassungsgesetze ohne Zustimmung der Stände nicht zu ändern.

Da der Antragsteller bei der Berathung dieser Petition selbst gegenwärtig war und sich überzeugte, daß den Ständen das Recht des Beirathes in dem Gesetze ausdrücklich verwilligt sey und dadurch der Zweck seines Antrages faktisch seine Erledigung finden werde: so war die Abtheilung der Ansicht, daß ein Grund, auf diesen Antrag näher einzugehen, nicht weiter vorliege.

Marschall: Ich frage die Versammlung, ob der Antrag des Herrn Abgeordneten Hirsch angenommen werden soll?

Secretair: Verliest die Frage: Soll Se. Majestät der König gebeten werden, ob an der Gesetzgebung vom 3. Februar d. J. ohne Zustimmung der Stände-Versammlung nichts geändert werden darf?

Marschall: Die dem Antrage beistimmen, bitte ich aufzustehen. (Dies geschieht.)

Es sind mehr als zwei Drittel der Stimmen vorhanden, und der Antrag ist angenommen.

Hiermit würde die Berathung über den gegenwärtigen Gegenstand geschlossen seyn, und ich bitte den Herrn Referenten, die allerunterthänigste Bitte, die wir zu stellen haben, baldmöglichst abzufassen, damit dieselbe weiter gehen kann.

Marschall: Der Tages-Ordnung nach, folgt nunmehr das Gutachten über die Petition des Herrn Abgeordneten von Brodowski wegen Nichteinberufung des ritterschaftlichen Abgeordneten von Koczorowski zum Vereinigten Landtage. Der Referent ist der Herr von Münchhausen-Strausfurth. Der Herr Antragsteller hat aber vorher noch eine Bemerkung zu machen.

Abg. von Brodowski: Der Antrag betrifft die Verletzung des Wahlrechts des Koczorowski, wobei nicht seine Persönlichkeit betheiligt ist, denn er ist ein persönlich unbescholtener Mann, und man hat ihn zu dem Vereinigten Landtage nicht einberufen deshalb, weil sein Recht als 10jähriger Grundbesitzer nicht vorhanden war, zur Aufrechterhaltung der gesetzlichen Vorschriften des Prinzipes. Da nun aber der ꝛc. Koczorowski unverhofft verstorben ist, so habe ich gegen die Majorität der Abtheilung, daß er in seinem Rechte war, doch jetzt gebeten, den Antrag auf sich beruhen zu lassen, damit wir, die wir ihn geschätzt haben, nicht schmerzlich berührt werden über einen Verstorbenen, den wir nicht mehr in unsere Mitte zurückführen können; er ist jetzt in den Himmel eingeführt worden, wo nicht, wie in dieser Versammlung, der 10jährige Grundbesitz als Hauptbedingung gelten wird. (Allgemeines Gelächter.)

Marschall: Das jetzt zur Berathung kommende Gutachten betrifft die Petition hinsichtlich der Anstellung katholischer Militar-Geistlichen bei der Armee und katholischer Religionslehrer bei den Kadettenhäusern des Staats; ich ersuche den Referenten, Herrn Freiherrn von Mylius, seinen Platz einzunehmen.

Referent Frhr. v. Mylius (liest das betreffende Gutachten vor):

Gutachten

der achten Abtheilung der Kurie der drei Stände des Ersten Vereinigten Landtages, betreffend die Petition des Abg. Grafen v. Fürstenberg hinsichtlich der Anstellung

a) von katholischen Militar-Geistlichen bei der Armee;
b) katholischer Religions-Lehrer in den Kadettenhäusern des Staates.

Die Petition des Grafen von Fürstenberg umfaßt zwei Anträge, von welchen der erste dahin geht, daß für die religiösen Bedürfnisse der Katholiken in der preußischen Militär-Verfassung nach dem Prinzip der Parität Sorge getragen werde, so daß in derselben Weise, wie für das evangelische Militär, so auch für das katholische besondere katholische Militär-Geistliche mit gleicher Berechtigung als Pfarrbeamte für die Katholiken angestellt werden mögen, und von denen der zweite auf Zulassung von katholischen Geistlichen für den Religions-Unterricht und die religiöse Beaufsichtigung in den Kadettenhäusern der Monarchie gerichtet ist.

Der unterzeichneten Abtheilung ist bei ihrer Berathung durch die Königlichen Verwaltungs-Kommissarien eröffnet worden, daß die Aufrechthaltung des Grundsatzes der allerstrengsten Parität der Wille Sr. Maj. des Königs, und daß dieser Grundsatz in der baldigst zu erwartenden Militär-Kirchenordnung auf das entschiedenste durchgeführt worden sey. Es hat sich daher die Abtheilung im Einverständnisse mit dem Petenten für eine von dem hohen Vereinigten Landtage rücksichtlich des ersten Theils dieses Antrages an Se. Maj. den König dahin zu richtende Bitte erklärt:

> Seine Majestät geruhe den baldigen Erlaß der in Aussicht gestellten Militär-Kirchenordnung befehlen zu wollen.

Marschall: Verlangt Jemand das Wort?

General v. Reyher: Ich wollte mir erlauben, so wie ich es bereits in der Abtheilung gethan, auch hier der Versammlung einige Notizen über diese Sache mitzutheilen. In Folge eines Allerhöchsten Befehls Sr. Majestät des Königs haben nämlich die Ministerien des Krieges und der geistlichen ꝛc. Angelegenheiten gemeinschaftlich einen Entwurf zu einer neuen Militär-Kirchen-Ordnung ausgearbeitet; in diesem Entwurf ist der Grundsatz der Parität durchgeführt, so daß also in Zukunft auch katholische Militär-Geistliche unter denselben Besoldungs-Verhältnissen und mit denselben Aussichten auf Beförderung, wie sie die evangelischen Militär-Geistlichen genießen, werden angestellt werden. Dieser Entwurf liegt Sr. Maj. dem Könige vor, und insofern nun zu erwarten steht, daß die Allerhöchste Sanctionirung desselben binnen nicht zu langer Zeit erfolgen wird, dürfte kein Grund vorliegen, der Petition um Beschleunigung dieser Angelegenheit eine weitere Folge zu geben.

Referent: Die Abtheilung ist von der Ansicht ausgegangen, daß noch ein anderer Grund zu einem Antrage an Se. Maj. den König vorliege, der von dem Petenten ebenfalls geltend gemacht worden ist und welchen die Abtheilung einstimmig zu befürworten beschlossen hat, und daß bei dieser Gelegenheit Sr. Maj. dem Könige der Wunsch auf baldige Emanirung der Bestimmungen, von denen jetzt die Rede, ausgesprochen werde.

General v. Reyher: Ich muß allerdings der hohen Versammlung anheimgeben, was sie zu beschließen für gut findet. Ich habe es nur für nöthig gefunden, dies zu bemerken.

Marschall: Der Antrag geht dahin, Se. Maj. den König um baldige Erlassung der in Aussicht gestellten Militär-Kirchen-Ordnung unterthänigst zu bitten.

Diejenigen, welche dem Antrage beistimmen, bitte ich aufzustehen.

Er ist mit überwiegender Mehrheit angenommen.

Referent: Was den zweiten Theil des Antrages betrifft, so hatte der Petent zu dessen Begründung angeführt, daß es in den Kadettenhäusern vorgekommen, daß katholische Zöglinge gezwungen worden, an dem Morgen-Gottesdienst der evangelischen theilzunehmen, daß in anderen Fällen dem katholischen Pfarrer, welcher den Religions-Unterricht zu ertheilen gehabt, im Widerspruche mit den kirchlichen Vorschriften, verwehrt worden, die katholischen Zöglinge vor dem fünfzehnten Jahre an den Sakramenten der Buße und des Abendmahls theilnehmen zu lassen.

Hinsichtlich dieser Beschwerdegründe ward von Seiten der Königl. Kommissarien erklart, daß sie bis jetzt nicht zur Kenntniß der Verwaltung gekommen, daß aber ihre Abstellung im Verwaltungswege gewiß sey, und es lag daher der Berathung der Abtheilung nur noch die Frage vor, ob aus allgemeinen Gründen die Anstellung von katholischen Religionslehrern in den Militär-Erziehungshäusern des Staates zu erbitten? Eine Frage, hinsichtlich deren der Königl. Kommissarius bemerkte, daß das Bedürfniß zu solchen Anstellungen wegen der höchst geringen Zahl von katholischen Zöglingen sich noch nirgend herausgestellt habe.

Die Abtheilung ging von der Ansicht aus, daß es in keinem Falle dem Grundsatze der Parität entspreche, wenn in den Kadettenhäusern, welche ja auch katholische Zöglinge aufnehmen, nur evangelische und keine katholischen Lehrer angestellt seyen, daß ein solches Verhältniß auch deshalb nicht zweckmäßig, weil viele Eltern durch dasselbe abgehalten würden, ihre Kinder den Kadettenhäusern anzuvertrauen, daß zwar mit Rücksicht auf die oft geringe Zahl katholischer Zöglinge die Anstellung eines besonderen katholischen Religionslehrers in jedem Kadettenhause nicht befürwortet werden könne, daß es aber wünschenswerth sey, wenn in den Kadettenhäusern, in welchen katholische Zöglinge befindlich, dafür gesorgt werde, daß auch Lehrer ihrer Konfession, welche zugleich zur Ertheilung des religiösen Unterrichts befähigt, angestellt würden.

Aus diesen Gründen war die achte Abtheilung einstimmig der Ansicht, daß der zweite Theil des Antrages des Petenten dahin zu befürworten sey, der hohe Vereinigte Landtag wolle an Se. Maj. die Bitte richten:

> Se. Maj. geruhe zu befehlen, daß in den Kadettenhäusern, in denen sich katholische Zöglinge befinden, auch katholische

Lehrer, und zwar solche, die zur Ertheilung des religiösen Unterrichts befähigt sind, angestellt werden sollen.

General v. Reyher: Ich muß zur Erläuterung bemerken, daß die Zahl aller katholischen Zöglinge in sämmtlichen Kadettenhäusern jetzt 46 beträgt, und zwar in Berlin 12, in Kulm 7, in Potsdam 1, in Wahlstadt 12 und in Beusberg 14. Ich füge hinzu, daß bei der Wahl der Lehrer an den Kadettenhäusern es nicht darauf ankommt, ob sie zur evangelischen oder zur katholischen Religion gehören, es wird bei ihnen nur auf die Qualifikation gesehen, allerdings aber müssen sie das Ober-Lehrer-Examen abgelegt haben. Zur Bestätigung dessen, was ich hier sage, kann ich nur anführen, daß jetzt in einigen Anstalten wirklich katholische Lehrer vorhanden sind, z. B. in Kulm und in Berlin. Ich muß also anheim geben, ob es die hohe Versammlung angemessen findet, dieserhalb Se. Majestät noch mit einer Bitte zu behelligen.

Referent: Ich glaube, daß das, was eben von Sr. Excellenz gesagt worden ist, nur zur Unterstützung des Antrages der Abtheilung dienen kann, indem der Sinn des Antrages gerade dahin geht, daß dasjenige, was bei einzelnen Anstalten bereits eingeführt ist, jetzt auch zur allgemeinen Regel erhoben werde. (Schluß f.)

Sitzung der Vereinigten Kurien am 7. Juni.

Marschall: Wir kommen zur Berichterstattung über das Gutachten der zweiten Abtheilung, betreffend die Allerhöchste Botschaft wegen einer aus dem Eisenbahn-Fonds zu verzinsenden und zu amortisirenden Anleihe zur Ausführung der großen ostpreußischen Eisenbahn. Ich ersuche den Abg. v. Manteuffel II., den Bericht zu erstatten.

Referent Freiherr von Manteuffel II.: Das Gutachten der zweiten Abtheilung des Vereinigten Landtages über die Allerhöchste Botschaft vom 28. März 1847 lautet wie folgt:

Gutachten

der zweiten Abtheilung des ersten Vereinigten Landtages, betreffend die Allerhöchste Botschaft wegen einer aus dem Eisenbahn-Fonds zu verzinsenden und zu amortisirenden Anleihe zur Ausführung der großen preußischen Ostbahn.

Den in dem Jahre 1842 zusammenberufenen ständischen Ausschüssen ward auch die Frage in Betreff der Beförderung einer umfassenden Eisenbahn-Verbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie, unter Beihülfe aus Staatsmitteln, vorgelegt und das Gutachten namentlich über folgende Punkte verlangt:

1) wird die Ausführung eines Eisenbahn-Netzes, welches den Mittelpunkt der preußischen Monarchie mit den Provinzen und diese unter sich verbindet, auch in der Hauptrichtung das Ausland berührt, für ein dringendes Bedürfniß erachtet?
2) erachtet die Versammlung es für wünschenswerth und nothwendig, daß der Staat die baldige Ausführung des bezeichneten Eisenbahnnetzes aus den ihm zu Gebote stehenden Mitteln und namentlich auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen des Anlage-Kapitals herbeizuführen suche?
3) liegt die Ausführung eines umfassenden Eisenbahn-Systems unter Beihülfe des Staates auch dann im wohlverstandenen Interesse des Landes, wenn die Ausführung nur unter dem Vorbehalte einer möglichen, wenngleich unwahrscheinlichen Wiedererhöhung der Steuern erfolgen kann?

Alle drei Fragen wurden von den ständischen Ausschüssen mit bedeutender Stimmenmehrheit bejaht.

In Gemäßheit dieser ständischen Erklärungen sind mittelst Allerhöchster Kabinets-Ordre vom 22. November 1842 besondere Staatsmittel zur Beförderung des Eisenbahnbaues ausgesetzt worden.

Dieje bestehen in einem Kapital-Fonds von 6 Millionen Thlrn. und in einem laufenden jährlichen Fonds, der vom Jahre 1843 an etatsmäßig mit 500,000 Thlr. jährlich ausgebracht werden soll, jedoch den Betrag der Mehr-Ueberschüsse aus der Salzdebits-Verwaltung gegen den Voranschlag von 1843 jedenfalls auf so lange unverkürzt erhält, bis derselbe die jährliche Summe von 2 Millionen Thlrn. erreicht.

Auf diese Weise ist in dem Staatshaushalte ein besonderer Titel für das Eisenbahnwesen entstanden, der insofern jedenfalls in sich abgeschlossen ist, als Ausgaben zu anderen Zwecken aus demselben nicht geleistet werden.

Aus den beiden Fonds dieses Titels sind mehrfache Eisenbahn-Unternehmungen einzelner Privat-Gesellschaften gefördert worden, indem bald aus den Mitteln des Kapital-Fonds eine Aktien-Betheiligung stattgefunden hat, bald auf den zweiten, d. h. den laufenden Fonds, eine Zinsen-Garantie für die Privataktien übernommen worden ist.

Während auf diese Weise das von den ständischen Ausschüssen anempfohlene Eisenbahnnetz nach allen Richtungen theils schon hergestellt, theils in der Ausführung gesichert ist, hat dies in Bezug auf die östliche Eisenbahn nicht gelingen wollen; denn wenn auch einzelne Pläne zur Begründung desfallsiger Privatgesellschaften früher aufgetaucht sind, so sind doch diese zur Realisirung nicht gelangt.

Die Staats-Regierung hält es daher für zweckmäßig, daß diese östliche Eisenbahn durch den Staat selbst ausgeführt werde, und ist entschlossen, hierzu die Mittel zu verwenden, welche in dem gedachten Titel für das Eisenbahnwesen noch disponibel sind.

Der Kapital-Fonds von 6 Millionen Thalern hat bereits Zahlungen durch Aktienzeichnungen geleistet, resp. zu leisten versprochen zum Betrage von

5,354,800 Thlr.,

so daß derselbe noch bestehen würde in

645,200 Thlr.

Es erhält jedoch dieser Kapital-Fonds vorschriftsmäßig den Zuwachs der Zinsen seiner ihm angehörigen Effekten und diejenigen Ueberschüsse zugewiesen, welche sich bei dem laufenden Fonds dadurch bilden, daß die übernommene Zinsen-Garantie eine Zahlung nicht veranlaßte. Es steht hiernach bei dem Kapital-Fonds zur Zeit noch zur Verwendung die Summe von

2,968,250 Thlr.

Der laufende jährliche Fonds hat im Jahre 1843 eine Einnahme gehabt von

500,000 Thlr.;

der Betrag ist jedoch alljährlich in Folge der steigenden Bevölkerung und der hieraus folgenden Vermehrung der Salz-Consumtion gestiegen, hat im Jahre 1846 betragen

1,021,100 Thlr.

und ist auf das Jahr 1847 veranschlagt mit

1,205,200 Thlr.

Auf diesen Fonds ist bereits eine Zinsengarantie übernommer zur Höhe von

1,107,750 Thlr.,

und wenn daher schon in diesem Jahre anzunehmen ist, daß die Einnahme die Sollausgabe übersiegen werde, so wird jene in wenigen Jahren sich auf das Maximum der jährlichen 2 Millionen Thaler erhoben haben und alsdann die Ist-Einnahme die Soll-Ausgabe überschiegen um

892,250 Thlr.

Die Kosten für die Herstellung der östlichen Eisenbahn berechnen sich nach den verschiedenen Modalitäten der Ausführung verschieden, sie erreichen aber jedenfalls die Summe von

26,590,000 Thlr.,

und es würde daher, vorausgesetzt, daß der Bau durch Staatsmittel erfolgt, so wenig der Kapitalfonds, als der laufende Fonds die Mittel gewähren, den Bau in kürzerer Zeit als in 18 bis 19 Jahren zu beendigen.

Die Staatsregierung hält diesen Zeitraum für zu lang, erachtet auch die ausschließliche Verwendung des Eisenbahnfonds auf die östliche Eisenbahn für nicht zweckmäßig und beabsichtigt daher, den noch disponiblen Betrag des laufenden Fonds zu anticipiren. Dies soll durch Kontrahirung einer Anleihe bewirkt werden, deren Verzinsung und allmälige Amortisation aus dem laufenden Eisenbahnfonds zu bewirken sey.

In Gemäßheit des §. 5 der Verordnung vom 3. Februar 1847 ist hierzu die ständische Zustimmung erforderlich, und es ist daher an den Vereinigten Landtag die Allerhöchste Botschaft vom 28. März 1847 ergangen, welche die Stände auffordert:

zum Behuf der Herstellung der großen preußischen Ostbahn und der damit in Verbindung stehenden Brückenbauten und sonstigen Anlagen die Aufnahme einer aus dem durch den Erlaß vom 22. November 1842 bis zum Betrage von jährlich 2,000,000 Thlr. ausgesetzten Eisenbahnfonds zu verzinsenden und zu tilgenden Staatsanleihe in Erwägung zu nehmen und sich über die dazu nach §. 5 der Verordnung über die Bildung des Vereinigten Landtages vom 3. Februar 1847 erforderliche ständische Zustimmung zu erklären.

Die Begutachtung ist der unterzeichneten Abtheilung überwiesen. Als dieselbe sich dem Auftrage zu unterziehen begann, konnte und durfte sie nicht übersehen, daß nach den damals bereits in pleno stattgehabten Diskussionen die Kompetenz des Landtages zur Bewilligung einer jeden Anleihe nicht unbestritten war, es ward jedoch die Frage der Kompetenz dadurch noch besonders angeregt, daß einzelne Mitglieder erklärten, den Vorberathungen überhaupt nur unter dem Vorbehalte sich zu widmen, daß jene Zweifel für sie beseitigt würden.

Andererseits konnte die Abtheilung es nicht für angemessen erachten, eine Prinzipienfrage zu lösen, wo es sich um die Begutachtung einer speziellen Allerhöchsten Botschaft handelt, sie konnte auch nicht verkennen, daß eben diese Frage noch bei mehreren anderen dem Landtage vorliegenden Gegenständen werde angeregt werden, und mußte es hiernach für ganz unthunlich erachten, eine so hochwichtige Angelegenheit der Gefahr auszusetzen, entweder nebenbei erledigt oder bei der einen Debatte auf diese, bei der anderen auf die andere Weise gelöst zu werden.

Die Abtheilung glaubt daher einstimmig, ihrer Pflicht vollständig nachgekommen zu seyn, indem sie die Kompetenzfrage außerhalb ihres Gutachtens hinstellt und es bei der Bemerkung bewenden läßt, daß diejenigen Mitglieder der Versammlung, welche an der Kompetenz zur Bewilligung von Staatsanleihen zweifeln, dieses Bedenken allerdings auch bei der Erklärung auf die vorliegende Allerhöchste Botschaft zu empfinden, sich veranlaßt sehen müssen.

In der Abtheilung selbst haben 11 Stimmen die Kompetenz bejaht, 5 diese verneint.

Wenn sich nunmehr das Gutachten dem Gegenstande der Allerhöchsten Botschaft näher zuzuwenden hat, so sey hier noch erwähnt, daß auch aus dem Schooße der Versammlung selbst einzelne Anträge hervorgegangen sind, die auf den fraglichen Gegenstand sich beziehen. Es hat der Abtheilung erforderlich geschienen, diese Anträge in dem vorliegenden Gutachten selbst zu würdigen, da sonst die zu fassenden Beschlüsse jene Petitionen vorneweg beseitigen, sie also zur Geltung gar nicht gelangen lassen würden, überdies diese Anträge in Form eines Amendements im Laufe der Diskussion selbst stets angebracht werden könnten.

Es wird daher bei den betreffenden Abschnitten des Vortrages auch dieser Petition gedacht werden.

Die Allerhöchste Proposition selbst findet ihre nähere Begründung in einer derselben beigefügten Denkschrift des Herrn Finanzministers Excellenz vom März d. J.

Dies vorausgeschickt, geht das vorliegende Referat zur näheren Erwägung des zu begutachtenden Gegenstandes über.

Die Abtheilung hat hierbei festgehalten, daß folgende Punkte zu beantworten seyn werden:

1) wird die von der Staatsregierung beabsichtigte Beschleunigung der Herstellung der östlichen Eisenbahn für nothwendig, respektive heilsam erachtet?
2) wenn die Frage ad 1) bejaht wird, werden diese Vortheile vollständig durch die projektirte Ausführung der Bahnlinie erreicht?
3) soll, behufs der zu beschleunigenden Ausführung, die Zustimmung zur Kontrahirung einer Staatsanleihe ertheilt werden?

Es werden sich zwar bei den einzelnen Punkten spezielle Fragen noch besonders aussondern, im Allgemeinen dürften aber diese Punkte im Auge zu behalten seyn.

Schon die Fassung der ersten Frage ergibt, daß die Abtheilung die Herstellung der östlichen Eisenbahn selbst nicht in Frage gestellt hat.

Es ist hierüber ein bestimmtes bejahendes Gutachten der früheren ständischen Ausschüsse bereits abgegeben, und ebenso steht der Beschluß der Staatsregierung bereits fest.

Jenes Gutachten und dieser Beschluß stehen überdem nicht isolirt da, sondern sie sind nur Theile derjenigen, aus allgemeinen Staatsmitteln geförderten Eisenbahnpläne, die bereits zum größten Theil verwirklicht sind.

Wenn daher mehrfache Eisenbahnen in den übrigen Provinzen unter Beihülfe des Staats bereits ausgeführt sind, so haben die Landestheile, welche bei Projektirung des allgemeinen Eisenbahnnetzes auf die östliche Eisenbahn hingewiesen worden sind, ein Recht auf die Ausführung derselben; es ist eine Schuld, welche jenen Landestheilen abzutragen ist.

Eben so bestimmt als diese Schuld anerkannt wird, muß aber auch andererseits hervorgehoben werden, daß, wenigstens für die vorliegende Frage, dieselbe über die Eisenbahn hinaus nicht auszudehnen ist.

Es muß festgehalten werden, daß bei Verwendung der Staatsmittel zur Förderung des Eisenbahnbaues von der Voraussetzung ausgegangen ist, daß hierdurch ein Ganzes erzielt werde, daß dieses Ganze die außerhalb der Eisenbahnen liegenden Spezial-Interessen einzelner Provinzen einseitig zu berücksichtigen nicht vermag, daß vielmehr das Gesammt-Interesse des Vaterlandes auch eine Gesammt-Verbindung durch Eisenbahnen verlangt.

In der Abtheilung ist diese Ansicht anerkannt und von einzelnen Stimmen nur hervorgehoben worden, daß allerdings auch noch andere Wünsche und Bedürfnisse für das öffentliche Wohl nicht allein jener Provinzen, sondern der gesammten Monarchie bestehen. Diese aber hier zu spezialisiren und zu begründen, hat die Abtheilung für ein Feld erachtet, welches von der ihr gestellten Aufgabe ganz fern liegt.

Es leuchtet daher ein, daß die nächste Frage nicht darin bestehen kann, soll überhaupt eine östliche Eisenbahn gebaut, sondern darin, soll der Bau beschleunigt werden?

Die Abtheilung hat diese Frage einstimmig bejaht.

Um zu diesem Resultate zu gelangen, konnte sie nicht umhin, die Wichtigkeit der östlichen Eisenbahn auch im Allgemeinen sich zu vergegenwärtigen.

Gerade für unser Vaterland sind die Eisenbahnen von so hoher politischer Bedeutung, wie vielleicht für keinen anderen Staat. Es wird nur eines Hinblicks auf die geographische Lage der gesammten Monarchie bedürfen, um sich zu vergewissern, daß jedes Mittel ergriffen werden muß, um die einzelnen Provinzen zu konzentriren und unter sich näher zu bringen, damit die Attractionskraft der Nachbarländer geschwächt werde. Es können Attractionen stattfinden, selbst gegen den Willen dessen, der dieser Attraction zunächst unterworfen ist; das von selbst hiergegen sich darbietende Mittel ist darin zu finden, daß das Gegengewicht verstärkt werde. Die Abtheilung glaubt, daß es nur dieser Andeutung bedarf, um die hohe Wichtigkeit zu erkennen, welche in dieser Beziehung der östlichen Eisenbahn beizulegen ist.

Neben diesen Gründen der äußeren, dringen auch die Rücksichten der inneren Politik auf eine nähere Vereinigung der einzelnen Provinzen; eine solche ist in der Existenz dieser hohen Versammlung selbst schon angebahnt, sie muß aber auch in allen übrigen Beziehungen unseres Staatslebens möglichst erreicht werden; können die Entfernungen auch nicht kürzer gemessen, so können sie doch vielfach illusorisch gemacht werden; was dem Raume nicht abzugewinnen ist, muß an der Zeit abgekürzt werden.

Dieser politischen Erstarkung treten die wesentlichsten staatsökonomischen Rücksichten hinzu. Es muß eine Ausgleichung der einzelnen Provinzen unter sich auch in Beziehung auf Bevölkerung, auf Handel und Gewerbe, auf Ackerbau stattfinden. Die Monarchie befindet sich jetzt in der ganz abnormen Lage, daß manche Provinz sich eben so sehr vom Ackerbau, als eine andere von den Bestrebungen der Industrie entfernt, und daß zwischen diesen Provinzen nicht einmal ein Austausch des einseitigen Ueberflusses stattfindet.

Wird aber der Blick auf die östlichen Provinzen unmittelbar gerichtet, so wird sofort erkannt werden, daß gerade diesen die Mittel fehlen, ihrerseits zu einer solchen Parität hinzuwirken; es fehlt nicht an dem Willen, es fehlt an der Möglichkeit, und diese Möglichkeit soll und wird die östliche Eisenbahn gewähren.

Auch aus diesen Rücksichten mußte sich daher die Abtheilung wiederum in der Ueberzeugung vereinigen, daß die Erbauung der östlichen Eisenbahn für eine provinzielle Angelegenheit nicht zu erachten sey; die Abtheilung hat gefühlt, daß die Provinz Preußen den übrigen Theilen der Monarchie näher gebracht werden muß, und daß hierdurch nicht allein das Wohl jener, daß vielmehr auch das des ganzen übrigen Vaterlandes wesentlich gefördert werden wird.

Wenn aber derartige wichtige Momente für dieses Unternehmen sprechen, so folgt von selbst, daß die Realisirung desselben mit Energie verfolgt, daß es so beschleunigt werden muß, als es die übrigen Rücksichten des Staatswohls irgend erlauben.

Diesen Erwägungen tritt andererseits noch hinzu, daß ein Aufschub es nicht allein bei den bisherigen Verhältnissen belassen, sondern diese auch geradezu verschlimmern würde.

Während noch jetzt die östliche Eisenbahn zu den Wünschen gehört, sind in den meisten übrigen, namentlich in den westlichen Provinzen die mannigfachsten Schienenwege bereits entstanden, und es gehört keine große Voraussicht dazu, um zu behaupten, daß schon in den nächsten Jahren dort noch mehrere entstehen werden. Wenn hierin die östlichen Provinzen zurückbleiben, so wird die Isolirung derselben in dem Verkehrsleben immer nachtheiliger hervortreten, und es möchte sehr die Frage seyn, ob später die jetzt verlorene Zeit jemals wieder einzubringen seyn wird; es ist aber jedenfalls nicht zu bezweifeln, daß dies alsdann nur mit bedeutend größeren Opfern zu erreichen seyn dürfte.

Es mag über die Richtigkeit der Behauptung in ihrer Allgemeinheit gestritten werden, daß Stillstand Rückschritt sey, in Beziehung auf Eisenbahn-Anlagen dürfte die Wahrheit feststehen.

Endlich sey auch des technischen Satzes gedacht, daß ein zu langsamer Bau einer Eisenbahn niemals zu empfehlen ist. Es werden die Kosten erhöht und Reparaturen erforderlich, während die ganze Strecke noch nicht einmal beendigt ist; andererseits haben alle bisherigen Erfahrungen gelehrt, daß die Einnahmen einer jeden Eisenbahn nicht in gleichmäßiger Weise mit der Fortführung der einzelnen Bahnstrecken, sondern in viel höherer Potenz steigen, je mehr die Eisenbahn selbst sich ihrer Beendigung nähert.

Es liegt daher auch im Interesse des Unternehmens, die Ausführung möglichst beschleunigt zu sehen.

Wenn sonach die Frage, ob eine Beschleunigung des Baues als dringend nothwendig anzuerkennen sey, von der Abtheilung bejaht wird, so wendet sich der Vortrag zu dem zweiten Punkte, ob die Vortheile, welche für die Beschleunigung sprechen, durch Herstellung der Eisenbahn-Verbindung, wie sie von der Staats-Regierung projektirt worden ist, erreicht werden?

Das Gouvernement hat zu diesem Behufe eine Eisenbahn-Karte, enthaltend die projektirten Linien, anfertigen lassen, die sich in dem Besitze der Mitglieder der hohen Versammlung befindet.

Die Ausführung soll unter Einhaltung der auf der Karte mit folgenden Worten bezeichneten Richtung:

„Linie **B.** der Denkschrift vom November 1844" erfolgen.

Diese Linie beginnt von Königsberg, geht nach Marienburg, überschreitet hier die Nogat, bei Dirschau die Weichsel, führt bei Bromberg vorbei, über Schneidemühl nach Driesen und von Driesen über Landsberg und Küstrin nach Berlin; bei Driesen kreuzt die Bahn diejenige, welche von Stettin über Stargard nach Posen theils schon hergestellt theils in Angriff genommen ist, resp. baldigst genommen werden soll.

Von Danzig wird eine Zweigbahn nach Dirschau gebaut.

Es steht nach Angabe der Denkschrift diese Linie fest, nicht aber wird beabsichtigt, die jetzt angeregte Beschleunigung auf die Herstellung dieser ganzen Linie zu erstrecken, vielmehr wird darauf verwiesen, daß die Verbindung der östlichen Provinzen mit Berlin noch auf andere Weise erreicht werden könne, indem entweder von Königsberg bis Driesen oder von Königsberg bis Küstrin und alsdann von letzterer Stadt nach Frankfurt a. d. O. gebaut werde.

Bei der Zweigbahn von Danzig nach Dirschau verbleibt es unter allen Verhältnissen.

Bei der erstgedachten Linie würde die Communication von Driesen über Stargard und Stettin nach Berlin, bei der zweiten von Küstrin nach Frankfurt a. d. O. und von dieser Stadt nach Berlin, in beiden Fällen auf Eisenbahnen zu nehmen seyn, die theils schon bestehen, theils als gesichert zu betrachten sind.

Die Staats-Regierung hat sich für die erstgedachte Ausführung erklärt.

Die Abtheilung konnte sich ihrerseits, von dem Standpunkte ausgehend, daß es sich jetzt nur im Allgemeinen um die Ausführung, noch nicht aber darum handelt, ob diese unter Konkurrenz des Staates durch eine Anleihe erfolgen solle, nur dahin entscheiden, daß so wenig eine Verbindung, welche von Driesen ab über Stargard und Stettin, als eine solche, welche von Driesen ab über Küstrin und Frankfurt führt, zweckmäßig, es vielmehr dringend wünschenswerth sey, wenn irgend möglich, die projektirte Bahnlinie in ihrer ganzen Länge sofort von Königsberg bis Berlin herzustellen.

Diese Ansicht stützt sich darauf, daß beide Verbindungsarten, sey es über Frankfurt, sey es über Stettin, zu einem Umwege nöthigen, der für die erstere $2\frac{1}{2}$ Meilen, für die letztere fast 8 Meilen betragen würde.

Es mußte hiernach erkannt werden, daß diejenigen Rücksichten, in deren Verfolg die Abtheilung die östliche Eisenbahn für so dringend heilsam, ja nöthig erachtet hat, durch eine solche Verbindung wesentlich wieder geschwächt werden; es wird darauf hingewiesen, daß gerade die möglichst direkte Verbindung der Provinz Preußen mit dem in der Hauptstadt Berlin sich konzentrirenden Knotenpunkte, nicht allein anderer Eisenbahnen, sondern der sonst noch dort zusammenfließenden Interessen, den hauptsächlichsten Grund abgibt, der für die östliche Eisenbahn überhaupt und daher auch für deren schleunige Erbauung spricht, und daß nicht füglich eine Ausführung als zweckentsprechend erachtet werden kann, welche von jenem Vordersatze, wenigstens theilweise, wieder sich trennt.

Es stellte sich daher die Ansicht der Abtheilung dahin fest, daß der Bau unter Einhaltung einer Linie erfolgen möge, die von Königsberg nach Berlin direkt führt, und die, so viel als die Rücksichten des Verkehrs und der technischen Ausführung es erlauben, die möglichst kürzeste Richtung nehme, in welcher Beziehung die Abtheilung die projektirte Linie **B.** von Königsberg nach Dirschau, bei Bromberg vorbei nach Driesen, Küstrin und Berlin für zweckmäßig erachtet.

Bei dieser Erklärung behielten jedoch einzelne Mitglieder sich vor, später zu prüfen, inwiefern bei einer etwaigen Ausführung durch den Staat die bereiten Mittel desselben eine Modifikation erforderlich machen würden.

Noch genauer ins Detail der Richtung der Bahn einzugehen, konnte für zweckmäßig und ausführbar nicht erachtet werden; es fehlt für die Beurtheilung an dem erforderlichen Material, und es möchte nicht zulässig seyn, ohne die genaueste Kenntniß der örtlichen Rücksichten einer Eisenbahn von mehr als 80 Meilen Länge spezielle Richtungen selbst zu projektiren und zur Beschlußnahme der hohen Versammlung hinzustellen.

Die Abtheilung glaubt daher anempfehlen zu müssen, daß die Berathung lediglich bei den von dem Gouvernement aufgestellten Ausführungsarten stehen bleiben und sich nicht auf das Gebiet der Wünsche verirren möge, die sonst so zahlreich auftauchen dürften, als einzelne Orte zwischen Königsberg und Berlin belegen sind.

Wenn gleichwohl desfallsige spezielle Anträge eingegangen sind, so hält die Abtheilung sich für verpflichtet, dieser noch besonders zu erwähnen.

Es liegt vor:

1) die Petition des Abgeordneten von Frankfurt, in welcher der Bau der östlichen Eisenbahn von Driesen nach Küstrin und von dort nach Frankfurt a. d. O. beantragt wird.

Es ist bereits erwähnt, daß die Abtheilung den Bau der östlichen Eisenbahn auf diese Ausführung zu beschränken nicht befürworten zu dürfen glaubt.

Ob, von der möglichst direkten Richtung abgesehen, noch eine Zweigbahn von Küstrin nach Frankfurt a. O. entstehen soll, kann nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens seyn, welches lediglich über die östliche Eisenbahn zu erstatten ist.

Wenn jedoch die Vertreter des Gouvernements in den Berathungen der Abtheilung die Wichtigkeit dieser Bahn hervorgehoben haben, wenn auch die Abtheilung selbst nicht verkannt hat, daß die erheblichsten kommerziellen Rücksichten der Bahn das Wort reden, so glaubt die Abtheilung, sich dahin äußern zu müssen, daß zwar die vorzugsweise Verwendung der jetzt durch die beantragte Staats-Anleihe zu beschaffenden Geldmittel zum Bau der Küstrin-Frankfurter Bahn nicht zu befürworten, wohl aber die besondere Berücksichtigung derselben bei der anderweiten Förderung des Eisenbahn-Netzes anzuempfehlen sey.

2) Ist eingegangen eine Petition des Abgeordneten von Bromberg, dahin gerichtet, daß die östliche Eisenbahn diese Stadt unmittelbar berühre, während dieselbe bei der jetzt projektirten Bahnlinie auf ungefähr eine Meile vorbeigeht.

Nach der von dem Herrn Vertreter des Gouvernements gegebenen Auskunft würde diesem Wunsche ohne besondere Anregung bereits nachgekommen worden seyn, wenn die Terrain-Verhältnisse dies gestatteten.

Die jetzt projektirte Linie folgt einem Höhenzuge etwas nördlich von Wirsitz und Nackel, während die Berührung von Bromberg zwingen würde, im Thale der Netze und des Bromberger Kanals zu bleiben.

Hierdurch würden folgende Nachtheile entstehen:

ein sehr bedeutender Mehraufwand an Kosten, sehr ungünstige Auffrigungs-Verhältnisse, um jene Höhen zu gewinnen, eine Verlängerung der Bahn um 1300 Ruthen.

Die Abtheilung hat diesen Angaben volles Gewicht beilegen zu müssen geglaubt und sieht sich um deshalb außer Stande, die Petition einer ausdrücklichen Befürwortung zu empfehlen.

Wenn indessen die Wichtigkeit der Stadt Bromberg nicht verkannt wird, so trug die Abtheilung kein Bedenken, den Wunsch auszusprechen, daß die auf die Stadt Bromberg zu nehmenden Rücksichten, so viel es die allgemeinen Interessen irgend erlauben, möglichst zur Geltung gelangen mögen, und es wird der hohen Versammlung die Aufnahme einer derartigen Erklärung in dem abzugebenden Gutachten vorgeschlagen.

Es sey in dieser Beziehung nur noch bemerkt, daß bei der Berathung in der Abtheilung die Vertreter des Gouvernements ihre volle Bereitwilligkeit bereits ausgesprochen haben, jede irgend mögliche Berücksichtigung der Stadt Bromberg eintreten zu lassen.

3) Liegen vor 2 Petitionen, deren eine von dem Abgeordneten der Ritterschaft des deutsch-kroner Kreises, die andere von dem Abgeordneten Weber eingereicht ist.

Beide beziehen sich auf eine von dem Amtsrath Livonius verfaßte Denkschrift und beantragen die Einhaltung der dort vorgeschlagenen Richtung.

Nach derselben soll die Stettin-Posener Bahn nicht bei Driesen, sondern bei Woldenberg gekreuzt werden und die östliche Eisenbahn alsdann einen mehr nördlichen Zug über Deutsch-Krone, Jastrow, Konitz, Preuß. Stargard nach Dirschau einschlagen.

Abgesehen von dem Grundsatze, daß die Abtheilung nicht berufen sey, spezielle Richtungen zu projektiren oder zu begutachten, wurde auch von dem Gouvernement angeführt, daß diese Linie die erheblichsten Schwierigkeiten des Terrains bei Landsberg und Preuß. Stargard darbieten würde, und daß die angebliche Kostenersparniß nicht stattfinden werde.

Wenn endlich in der als Beilage der Petitionen angezogenen Schrift die Einhaltung der dort vorgeschlagenen Richtung als ein allgemeiner Wunsch der Provinz Preußen bezeichnet wird, so traten dieser Ansicht die entschiedensten Erklärungen entgegen. — Die Abtheilung glaubt daher eine Berücksichtigung dieser beiden Petitionen in keiner Weise anempfehlen zu können.

Nach dieser Beseitigung der gedachten Petitionen wendet sich der Vortrag wiederum der Allerhöchsten Vorschaft zu und gelangt nunmehr zu dem wichtigsten Theile der Berathung, zu der beantragten Anleihe selbst.

Hierbei drang sich für die Abtheilung zunächst die Vorfrage auf, ob der Bau der östlichen Eisenbahn auf Staatskosten überhaupt anzuempfehlen sey.

Einige Stimmen verneinten dieselbe und stützten sich darauf, daß hierin eine Abweichung von allen bisherigen Maßnahmen, namentlich auch von den früher ausdrücklichen und wohl erwogenen Beschlüssen der ständischen Ausschüsse, erblickt werden müsse, übrigens sey grundsätzlich den Actienbahn-Gesellschaften für Eisenbahnen der Vorzug vor Staatsbauten zu geben, da nicht zu verkennen, daß durch die unmittelbare Betheiligung des Volkes beim Bau der Eisenbahnen das Nationalgefühl gehoben und durch die dadurch zusammengetretenen großartigen Vereine das Interesse für allgemein nützliche Anlagen erweckt und gestärkt worden sey.

Diese Gesinnungen im Volke noch mehr zu befördern, müsse von der Regierung jede Gelegenheit dazu benutzt werden; eine solche biete sich jetzt dar, man werde also wohl thun, sie zu ergreifen und die Bildung einer Aktiengesellschaft für die Ostbahn durch die kräftigste Unterstützung seitens des Staates zu erleichtern; endlich wurde auch darauf verwiesen, daß eine Administration des Staates jedesmal kostspieliger sey als die einer Privatgesellschaft.

Dieser Ansicht entgegen, ward geltend gemacht, daß auch die bisherige Betheiligung des Staates bei den Eisenbahnen immer auf einem Plane beruhe, der das Eigenthum an denselben zuletzt auf den Staat übergehen lasse, daß also in dem vorliegenden Falle nur damit angefangen werden solle, wo dort aufgehört werde, daß es noch in Frage stehe, ob es nicht heilsamer gewesen sey, die Erbauung aller Eisenbahnen sey vom Anfange an auf Staatskosten erfolgt, daß die bisherigen Privat-Actiengesellschaften, selbst wenn sie das Nationalgefühl in der angegebenen Weise erstarkt haben sollten, doch auch einen mannigfachen nachtheiligen Einfluß durch die Hervorrufung maßloser Speculationen herbeigeführt hätten, daß andererseits die hohe politische Wichtigkeit der östlichen Eisenbahn dringend dafür spreche, daß dieselbe sofort als eine Staatsbahn errichtet werde, und daß die Entwickelung der entgegenstehenden Theorien schon um deshalb von Erfolg nicht seyn könne, weil es eben nicht bekannt sey, daß eine Privatgesellschaft zur Uebernahme des Baues bereit sey. Was endlich die kostspieligere Administration des Staates betreffe, so liege hierüber, bezüglich der Eisenbahnen, noch gar keine Erfahrung vor.

Wenn nun auch diesen Gründen nochmals entgegnet ward, daß bei der Konzessionirung der Privat-Gesellschaft Bedacht genommen werden könne, die politischen Rücksichten sicher zu stellen, und daß eine Privat-Gesellschaft jedenfalls sich bilden werde, wenn nur eine passende Zinsen-Garantie gewährt werde, so glaubte doch die entgegenstehende Ansicht von der Möglichkeit, daß eine Privat-Gesellschaft sich bilden werde, die Ausführung der Eisenbahn selbst nicht abhängig machen zu dürfen, und jene Mitglieder der Abtheilung, welche von einem Baue durch den Staat überhaupt nichts wissen wollten, blieben in der Minorität.

Nachdem hiernach für den Bau der Eisenbahn durch den Staat in der Abtheilung entschieden worden war, reihte sich die Frage an, ob dieser Staatsbau durch eine Anleihe bewirkt werden solle.

Das Gouvernement will eine solche, weil die für die Förderung des Eisenbahn-Systems noch disponiblen Mittel die Herstellung nur innerhalb eines Zeitraums von 18 bis 19 Jahren erlauben würden, und weil selbst alsdann jede Unterstützung anderweitiger Eisenbahn-Unternehmungen durch den Staat unterbleiben müßte, während noch mehrfache Linien von besonderer Wichtigkeit zu berücksichtigen seyen.

Die Abtheilung konnte, nach der im Eingange dieses Referats gegebenen Uebersicht des Eisenbahn-Fonds, nur anerkennen, daß derselbe bei der jetzigen Lage eine kräftigere Unterstützung der östlichen Eisenbahn, als durch die Verwendung von jährlich 892,250 Rthlrn. möglich seyn würde, nicht gestattet, und eben so mußte die Abtheilung darin einverstanden seyn, daß neben der östlichen Eisenbahn noch andere Bahnen gleichfalls durch die Mittel des Eisenbahn-Fonds zu fördern sind. Es sind in letzterer Beziehung der Abtheilung einzelne spezielle Anträge zugegangen, über welche besondere Referate der hohen Versammlung werden erstattet werden; es sey jedoch hier schon jetzt bemerkt, daß diese allerdings von der Voraussetzung und Nothwendigkeit ausgehen, daß die östliche Eisenbahn den Betrag der gesammten für das Eisenbahnwesen ausgesetzten Staatsmittel auf eine längere Reihe von Jahren ausschließlich nicht absorbire.

Die Abtheilung hielt ferner die Ansicht des Gouvernements für wohl begründet, daß der laufende jährliche Eisenbahn-Fonds in den nächsten Jahren bei der steigenden Bevölkerung und der hierdurch erhöhten Salz-Consumtion das Maximum von 2 Millionen erreichen werde, so wie auch der Voraussicht beigetreten ward, daß die übernommene Zinsen-Garantie niemals zum vollen Sollbetrage werde auszuzahlen seyn, so daß dem Eisenbahn-Fonds, sobald er auf das gedachte Maximum werde gestiegen seyn, sehr wohl die Mittel bleiben, die zu kontrahirende Anleihe zu amortisiren und auch noch andere Eisenbahn-Unternehmungen, wenigstens aus dem Kapital-Fonds zu fördern, und zwar um so mehr, als die Einnahmen der östlichen Eisenbahn einen wenn auch nur geringen Ueberschuß über die Betriebskosten jedenfalls gewähren dürften.

In dieser Beziehung empfahl sich daher der Plan der Anleihe der Abtheilung unbedingt, nicht aber fand er insofern eine einstimmige Billigung, als auch hierin wieder von denjenigen Mitgliedern der Abtheilung, welche überhaupt eine Ausführung der Eisenbahn durch den Staat für zweckmäßig nicht erachten, ein Mittel erblickt werden müßte, dem Entstehen einer Privat-Gesellschaft entgegenzutreten; überdem sey der Plan selbst höchst hypothetisch, wenn die Höhe der Anschlagssumme gegen die Höhe der erforderlichen Anleihe gehalten werde.

Hierauf ward jedoch erwiedert, daß eben der Beweis noch fehle, es sey eine Privat-Gesellschaft überhaupt vorhanden, welche den Bau unternehmen wolle, daß aber andere Gründe ganz besonders dafür sprechen, daß die Geldmittel zum Baue nicht durch eine Privatgesellschaft, sondern durch eine Anleihe beschafft werden. Es ward hervorgehoben, daß gerade dem Gouvernement ein ganz besonderer Einfluß auf

den Geldmarkt möglich seyn werde, daß dasselbe sich in der Lage befinde, die günstigsten Zeitpunkte zu der Aufnahme der Geldmittel zu benutzen, und daß der Zeitverlust erspart werde, welcher erforderlich sey, wenn erst jetzt eine Privatgesellschaft sich bilde und die Konzession nachsuche, daß bei Ertheilung derselben jedenfalls die Zeichnung einer bestimmten Summe nachzuweisen seyn würde, und daß hierdurch sofort eine Unruhe auf dem Geldmarkte sich erzeugen müsse, die zu vermeiden sey.

Die entgegenstehende Ansicht wollte in einer Anleihe nichts wesentlich Verschiedenes von einer Aktien-Zeichnung erblicken, da bei beiden Maßregeln eine Benutzung von Privat-Kapitalien herbeigeführt werde, und fand eine besondere Stütze für ihre Meinung noch darin, daß, im Falle einer Staats-Anleihe, keine weitere Kontrolle über die Verwaltung der beschafften Mittel vorhanden sey, während gerade diese in der Verwaltung der Privatgesellschaft selbst vollständig liege.

Es ward hierauf indessen erwiedert, daß das Gouvernement jedenfalls die Maßregel mit größerer Berücksichtigung der allgemeinen Finanzlage durchzuführen im Stande seyn werde, als von einer Privatgesellschaft vorausgesetzt werden könne, welche den hauptsächlichsten Zweck verfolgen werde, die Sicherung derjenigen baaren Mittel baldigst nachzuweisen, die bei der Nachsuchung um Ertheilung der Konzession vorausgesetzt werden dürften.

Neben diesen verschiedenen Ansichten einzelner Mitglieder mußte sich der Abtheilung in ihrer Gesammtheit noch das sehr erhebliche Bedenken aufdrängen, ob die Lage des Geldmarktes im Allgemeinen, ob die gesammten finanziellen Zustände des Vaterlandes die Kontrahirung einer Anleihe räthlich erscheinen lassen, und ob nicht wenigstens nur unter gewissen Beschränkungen und Voraussetzungen die Zustimmung zur Anleihe zu ertheilen seyn dürfte.

Die Abtheilung konnte sich jedoch nicht bergen, daß das Gouvernement und ganz besonders der Vorstand der Finanz-Verwaltung schon in seiner amtlichen Stellung die Pflicht habe, nicht allein das einseitige Unternehmen des Eisenbahnbaues, sondern die Gesammtlage des Staatshaushalts und der Geldinteressen zu berücksichtigen, daß aber die Stellung von beschränkenden Bedingungen keinen anderen Erfolg haben würde, als daß dem Gouvernement die Herbeiführung und Benutzung günstiger Konjunkturen erschwert werde.

Ganz besonders ward auch darauf verwiesen, daß die Absicht nicht dahin gehe, auf einmal die gesammte Anleihe zu kontrahiren, daß vielmehr der Bau nur successive fortschreiten und mit diesem das Geldbedürfniß eintreten werde, daß daher die dem Gouvernement zu ertheilende Ermächtigung lediglich darin bestehen werde, die in dem laufenden jährlichen Eisenbahn-Fonds noch disponiblen Mittel zum jährlichen Betrage von 892,250 Thalern Kapital allmälig und je nach Bedürfniß umzusetzen.

Es erklärte sich hierauf die Abtheilung mit 10 gegen 6 Stimmen für die Bewilligung einer Anleihe.

Hierdurch konnte jedoch die gestellte Aufgabe noch nicht für gänzlich gelöst betrachtet werden, da die Erwägung sich noch aufdrängte, ob die von dem Gouvernement beabsichtigten Modalitäten für zweckentsprechend zu erachten seyen.

Es ist bereits bemerkt, daß in der Denkschrift drei Arten der Ausführung hervorgehoben sind.

Die eine besteht in dem Bau von Königsberg bis Driesen und erfordert einen anschlagsmäßigen Kosten-Aufwand von

26,590,000 Thlr.,

eine zweite in dem Bau von Königsberg bis Küstrin mit einem Anschlage von

32,751,593 Thlrn.,

eine dritte in dem Baue von Königsberg über Driesen, Küstrin nach Berlin veranschlagt zu

33,925,919 Thlrn.

Bei allen diesen Anschlägen ist die Zweigbahn von Danzig nach Dirschau, außerdem aber auch der Kostenaufwand von sehr umfangreichen Brücken und Wasserbauten mit einbegriffen, welche bei Dirschau bereits in Angriff genommen worden sind.

Die Wichtigkeit der Bahn von Danzig nach Dirschau leuchtet von selbst ein; eben so fand auch in der Abtheilung die Uebernahme der Kosten für jene Brücken- und Strombauten auf die Anschlagssumme der Eisenbahn um so weniger einiges Bedenken, als die gedachten Bauten nicht allein für die Herstellung der Eisenbahn erforderlich sind, sondern auch im öffentlichen Interesse jener Landestheile die wesentlichsten Stromrectificationen herbeiführen. Die Abtheilung konnte daher nur ihr Einverständniß darüber aussprechen, daß es möglich gewesen sey, mit der Herstellung der Eisenbahn noch die Erreichung dieser höchst wichtigen Zwecke zu verbinden.

Dagegen glaubte die Abtheilung jedenfalls voraussetzen zu müssen, daß die Beendigung der Eisenbahn von der Herstellung der dirschauer Bauten nicht abhängig gemacht, sondern im Allgemeinen so viel als irgend möglich werde gefördert werden.

Das Gouvernement hat hierüber die zufriedenstellendsten Versicherungen gegeben und nur Bedenken getragen, diese auf einen bestimmten Zeitraum zu stellen, da bei einem so bedeutenden Baue dies nicht füglich geschehen könne.

Ein viel bedeutenderes Bedenken erhob sich dagegen innerhalb der Abtheilung selbst insofern, als während der ganzen Berathung von der hohen Wichtigkeit der östlichen Eisenbahn und von der Nothwendigkeit der direktesten Verbindung ausgegangen worden war, eine Vergleichung der Anschlagssummen mit den durch eine Anleihe zu beschaffenden Geldmitteln aber ergab, daß diese nur zum Baue von Königsberg bis Driesen ausreiche.

Die Denkschrift weist in dieser Beziehung näher nach, wie die auf den noch disponiblen Theil des laufenden Eisenbahnfonds zu negozirende Anleihe, wenn dieselbe zu $3\frac{1}{2}$ pCt. kontrahirt werden könne, ein Kapital von $25,492,857\frac{1}{2}$ Thlr., wenn dies zu 4 pCt. geschehe, ein solches von 22,306,250 Thlrn. erreichen werde, während der Bau bis Driesen zu 26,590,000 Thlr. veranschlagt ist, dergestalt, daß auch schon bei der Beschränkung der Ausführung bis Driesen noch die übrigen Mittel des Eisenbahnfonds heranzuziehen seyn würden.

Mehrere Stimmen glaubten nun bei der Ausführung der östlichen Eisenbahn nur bis Driesen auch schon jetzt nicht stehen bleiben zu dürfen, und wenn andererseits hierauf entgegnet ward, daß in der Allerhöchsten Proposition eigentlich nur eine Begutachtung des Baues einer Eisenbahn von Königsberg nach Driesen liege, da nur eine Anleihe bezüglich der noch disponibeln Mittel des laufenden Eisenbahnfonds vorgeschlagen sey, die Denkschrift aber die Höhe der Anschläge aufstelle und eben durch diese Höhe die jetzige Beschränkung des Baues bis Driesen von selbst folge, so hielten doch mehrere Mitglieder sich für vollkommen berechtigt, über diese beschränkende Auslegung um so mehr hinauszugehen, als in der Allerhöchsten Botschaft nur von der östlichen Eisenbahn im Allgemeinen gesprochen werde und es andererseits nicht zu vermeiden sey, bei der Zustimmung zur Anleihe selbst, zu prüfen, ob die Verwendung derselben für eine zweckmäßige erachtet werden könne.

In diesem Sinne ward nun hervorgehoben, daß und welche Gründe für die direkteste Verbindung zwischen Königsberg und Berlin bereits aufgestellt seyen, daß außerdem die Ausführung der Eisenbahn nur bis Driesen zu der Benutzung der Privatbahn über Stettin zwinge, was bei der militärischen, politischen, finanziellen und merkantilen Wichtigkeit der östlichen Eisenbahn zu vermeiden sey, daß das Gouvernement selbst angeführt habe, daß später von Driesen bis Berlin gebaut werden dürfte, daß daher jetzt eine neue Richtung des Verkehrs hervorgerufen werde, die später wieder zerstört werden solle, wodurch mannichfache Interessen verletzt werden müßten, daß gerade der Theil der Eisenbahn von Driesen bis Berlin unter allen Umständen der einträglichste seyn werde, daß mithin dessen sofortige Herstellung im eigenen Interesse der Staats-Einnahmen liege, und daß endlich, bei den immer mehr sich steigernden Ansprüchen an den Eisenbahnfonds des Staats, sehr in Frage zu stellen sey, ob der Bau, wenn dieser jetzt nur bis Driesen beendigt werde, jemals direkt bis Berlin werde ausgeführt werden.

Aus allen diesen Gründen glaubte ein Theil der Abtheilung bei Bewilligung der Anleihe die Voraussetzung gleichzeitig aussprechen zu müssen, daß es der Staatsregierung möglich seyn werde, mit dem Betrage der Anleihe und unter Zuhülfenahme der irgend entbehrlichen Ueberschüsse der gesammten Staatseinnahme die Bahn sofort von Königsberg bis Berlin zu erbauen.

Es ward hierbei auf die desfallsige Anschlagssumme von

33,925,919 Thlr.

verwiesen und die Ueberzeugung ausgesprochen, daß der Zuschuß von circa 10 Mill. um so mehr aus der allgemeinen Staatskasse werde geleistet werden können, als die Bauten bei Dirschau mit fast 9 Mill. veranschlagt, jedenfalls erst in 10 Jahren hergestellt werden könnten.

Die Vertreter des Gouvernements verwiesen hierbei auch ihrerseits zunächst auf die aus der Allerhöchsten Botschaft in Verbindung mit der Denkschrift zu ziehende Folgerung, daß sich die erstere nur auf den Bau bis Driesen beziehe, und wenn es auch der ständischen Berathung zu überlassen sey, inwiefern dieselbe hierüber hinaus sich erstrecken wolle, so müsse doch ferner erklärt werden, daß das Gouvernement nur dann auf den sofortigen Bau der Eisenbahn von Königsberg bis Berlin eingehen könne, wenn hierzu dem Eisenbahnfonds die Mittel zum vollen Betrage der Anschlagssumme gesichert würden.

Auch nach dieser Erklärung konnten die Stimmen innerhalb der Abtheilung, welche den sofortigen Bau der ganzen Strecke im wahren Interesse begründet erachteten, sich noch nicht entschließen, von dieser Ansicht abzugehen, glaubten vielmehr der hohen Versammlung anempfehlen zu müssen, nicht allein die vom Gouvernement beantragte Anleihe zu bewilligen, sondern diese auch noch über diese Summe hinaus bis zu der Höhe auszudehnen, welche nach dem Anschlage für den direkten Bau von Königsberg bis Berlin erforderlich ist.

Es ward von diesem Theile der Abtheilung ein solcher Vorschlag für um so unbedenklicher erachtet, als bei den früheren Berathungen der ständischen Ausschüsse die Förderung des Eisenbahnwesens selbst alsdann anempfohlen worden sey, wenn der damals befürwortete Steuer-Erlaß wieder aufgehoben werden müsse.

Hiergegen erklärten sich jedoch die Stimmen des Ausschusses, welche überhaupt gegen eine Anleihe gestimmt hatten, und diesen wandten sich überdies diejenigen Mitglieder zu, welche eine Anleihe nur in sofern befürworten zu können glaubten, als diese aus dem Eisenbahn-Fonds allein und in seinen bisherigen Gränzen, also jedenfalls ohne die Möglichkeit einer Steuer-Erhöhung gedeckt werden könne; ganz besonders ward aber auch hervorgehoben, daß das Gouvernement zu einer größeren Anleihe sich erst alsdann entschließen könne und werde, wenn die Mittel des Eisenbahn-Fonds gänzlich absorbirt seyen; das Ansinnen eines sofortigen Baues bis Berlin involvire daher die Nothwendigkeit, daß bis zur Beendigung der östlichen Eisenbahn von jeder Unterstützung anderer Eisenbahn-Unternehmungen Abstand genommen werden müsse.

Als hierauf in der Abtheilung die Frage zur Abstimmung gebracht ward,

soll behufs des Baues der ganzen Eisenbahn von Berlin direkt über Küstrin bis Danzig und Königsberg die dazu erforderliche Anleihe in Vorschlag gebracht werden?

erklärten sich 9 Stimmen bejahend, 10 Stimmen verneinend.

In Verfolg dieser Abstimmung war daher die Bewilligung der Anleihe in der mittelst der Allerhöchsten Botschaft nachgesuchten Weise innerhalb der Abtheilung entschieden.

Es sey daher schließlich erlaubt, den Gang der Berberathung nochmals zu rekapituliren.

1) Es ist die hohe Wichtigkeit der östlichen Eisenbahn und die hieraus folgende Nothwendigkeit einer beschleunigten Herstellung derselben, als die laufenden Mittel des Eisenbahn-Fonds erlauben, einstimmig anerkannt worden;
2) Es ist ebenfalls einstimmig anerkannt worden, daß die Ausführung dieser östlichen Eisenbahn wo möglich direkt von Königsberg bis Berlin schon jetzt erfolgen soll.
3) Es ist durch Stimmenmehrheit die Ausführung durch den Staat selbst für zweckmäßig erachtet worden.
4) Es ist in Verfolg der Punkte ad 1 und 3 durch Stimmenmehrheit beschlossen worden, dem Staate die Mittel zur beschleunigten Ausführung durch Zustimmung zu einer Anleihe zu gewähren.
5) Es ist durch Stimmenmehrheit der Antrag zurückgewiesen worden, daß diese Anleihe die Höhe erreiche, welche erforderlich ist, um die Erfüllung des Wunsches ad punctum 2 zu sichern.

Hiernach empfiehlt die Abtheilung der hohen Versammlung die Beschlußnahme dahin:

auf die Allerhöchste Botschaft vom 28. März 1847 die ständische Zustimmung zu erklären, zu einer Staatsanleihe, welche aus dem durch die Allerhöchste Kabinetsordre vom 22. Nov. 1842 bis zum Betrage von jährlich 2 Millionen ausgesetzten Eisenbahnfonds zu verzinsen und zu tilgen und welche zu verwenden ist, behufs beschleunigter Herstellung der östlichen Eisenbahn von Königsberg bis Driesen unter gleichzeitiger Erbauung der Zweigbahn von Danzig bis Dirschau.

Schließlich hat die Abtheilung noch die Pflicht, über eine Petition des Abg. Hansemann Bericht zu erstatten.

Dieser beantragt, daß die östliche Eisenbahn erbaut werde, nicht vermittelst Aufnahme eines Anlehens, sondern durch Verwendung der im Staatsschatze müßig liegenden baaren Gelder und Metalle.

Ueber diese Petition ist ein besonderes Gutachten erstattet worden.

Berlin, den 16. Mai 1847.

Die zweite Abtheilung des ersten Vereinigten Landtags.

Fürst zu Lynar. Graf zu Dohna-Lauck. Graf Solms-Sonnenwalde. Freiherr von Manteuffel II. Heyden. Kuschke. Abegg. Appelbaum. Merkens. von Gorton. von Kurcewski. Müller. Allnoch. Zachau. Braemer. Freiherr von Friesen. Germershausen. von Lilien-Borg. Zimmermann. von Olfers.

Referent v. Manteuffel II. Bevor sich die hohe Versammlung der Berathung über diesen wichtigen Gegenstand zuwendet, erlaube ich mir als Referent, einige Worte vorauszuschicken. Es ist nämlich in dem Gutachten bereits erwähnt worden, und wird auch ohne diese Erwähnung einleuchten, daß die Antwort, welche von der hohen Versammlung auf die Allerhöchste Botschaft ertheilt werden wird, nothwendig eine Lösung derjenigen Frage enthalten muß, inwiefern die hohe Versammlung sich für befugt erachtet, diejenige Zustimmung zu ertheilen, welche in der Allerhöchsten Botschaft vom 28. März 1847 nachgesucht worden ist. Ich würde deshalb mir nicht die Freiheit nehmen, hier noch besonders darauf aufmerksam zu machen, weil dieser Gesichtspunkt eigentlich von selbst einleuchtet, ich habe aber geglaubt, daß ich dies thun dürfte, von dem Wunsche geleitet, daß wo möglich diese Frage vor der materiellen Berathung zum Austrage gebracht werde. Ich halte es für höchst erwünscht, daß die Verhandlung über diese Frage zunächst erfolge, ich halte es für erwünscht, weil sonst die Diskussion sehr leicht von einer Frage in die andere hineingehen könnte, ich halte es für erwünscht, in Betracht des in materieller Beziehung hochwichtigen vorliegenden Gegenstandes.

Ob, um zu einem Urtheil über die Befugniß der hohen Versammlung zu gelangen, nach achtwöchentlichem Zusammenseyn noch eine Debatte erforderlich und nothwendig seyn werde, stelle ich lediglich dem Ermessen der hohen Versammlung anheim, jedoch glaube ich, da ich diesen Wunsch ausgesprochen habe, darauf aufmerksam machen zu müssen, daß, wenn diese Prinzipfrage — oder wie man sie sonst nennen mag — vorneweg beantwortet werden soll, jedes Mitglied das festzuhalten haben wird, daß es die Beantwortung lediglich darauf zu richten hat, inwieweit man sich für befugt erachte, diese Zustimmung überhaupt zu ertheilen, daß aber in diese Antwort nicht schon ein Wunsch für oder gegen die Eisenbahn hineingetragen werde. Ich erlaube mir daher an den Durchlauchtigsten Vorsitzenden den dringenden Wunsch oder die dringende Bitte zu richten, daß es demselben gefallen möge, zunächst die hohe Versammlung zu befragen, ob sie damit einverstanden ist, daß erst darüber eine Erklärung erfolgt, ob die hohe Versammlung sich für befugt erachtet, die in der allerhöchsten Botschaft vom 28. März 1847 von ihr geforderte Zustimmung auszusprechen oder nicht.

Marschall: Ich erkenne vollkommen die Wichtigkeit der Gründe, die den Referenten zu seinem Antrage bestimmt haben, und würde mich meines Orts dem anschließen. Vorher ist es aber erwünscht, die Ansicht der Versammlung darüber zu vernehmen, ob sie auch der Meinung sey, daß die Berathung zuerst sich auf diesen Punkt zu beziehen habe, nämlich darauf, ob sie sich für befugt halte, die Anleihe, von welcher die Rede ist, zu genehmigen. Es handelt sich also darum, daß man sich darüber ausspreche, ob der Wunsch vorherrschend ist, daß die Berathung auf die Frage gerichtet werde, ob die Versammlung sich für befugt hält, die Anleihe, von welcher die Rede ist, zu genehmigen, und in dieser Beziehung eröffne ich die Berathung. *) (Schluß f.)

*) Die Königliche Botschaft in Betreff der großen preußischen Ostbahn und die dazu gehörige Denkschrift sind bereits in Nr. 109 und 110 der Düsseld. Ztg. vollständig mitgetheilt.