Außerordentliche

Beilage zu Nr. 163 der Düsseldorfer Zeitung.

Montag den 14. Juni 1847.

Landtags-Angelegenheiten.

Sitzung der Vereinigten Kurien am 7. Juni.

(Fortsetzung statt Schluß.)

Referent v. Manteuffel II.: Darf ich die hohe Versammlung um ein paar Worte bitten. Es ist nämlich hier vielfach von den verehrten Herren, die namentlich dem Rednerplatze näher getreten sind, erinnert worden, daß die Frage, wie ich sie mir erlaubt habe anzuregen, nicht in dieser Allgemeinheit hingestellt werden dürfe. Indeß bin ich als Referent zu dieser Frage geleitet worden, indem sie in der Abtheilung gerade in dieser Allgemeinheit hingestellt worden ist. Ich glaube, daß, wenn die hohe Versammlung der Ansicht derjenigen Herren, welche die Frage in der Abtheilung aufgestellt haben, nicht nachzugehen gesonnen ist, es nur erwünscht seyn kann, wenn eine Berathung über die Prinzip-Frage nicht erfolgt. In der Lage aber, in welcher ich mich befinde, und in welcher sich das Referat befindet, war es meinerseits nicht zu umgehen, wenigstens die Frage hier anzuregen, insofern als in der Abtheilung darüber gesprochen worden ist.

Abg. v. Gordon: Ich muß bemerken, daß in der Abtheilung ein Unterschied zwischen Kompetenz und Befähigung gemacht worden ist.

Die Minorität der Abtheilung in der Kompetenz-Frage hat, wenn sie sich im Allgemeinen gegen die Kompetenz des Landtages aussprach, damit demselben nicht die Berechtigung, Anleihen zu machen, wohl aber die Befähigung dazu abgesprochen, weil ihm Befugnisse der Reichsstände, und besonders die der Kontrolle der Verwendung der Anleihen, noch mangeln.

Abg. v. Heyden: Ich habe diesen Platz betreten, um, so wie ich es in der Abtheilung gethan habe, mich auch hier gegen die Bewilligung einer Anleihe auszusprechen. Ich bin aber weit davon entfernt, irgend meine Kompetenz oder die der übrigen Abgeordneten in dieser Beziehung zu bestreiten. Ich bin auf Grund des Patentes vom 3. Februar d. J. hier, dieses ist der Boden, auf dem ich stehe. Ich halte das Patent vom 3. Februar für unser heutiges Staats-Grundgesetz, und wenn ich auch wünsche, daß es in einer anderen Weise abgefaßt seyn möchte, wenn ich auch offen dahin strebe, daß es Abänderungen erfahren möge, so fällt mir doch nicht im entferntesten ein, dies gegebene Gesetz nicht heilig zu halten und zu befolgen, mich auf anderen Grundlagen zu bewegen, als welche es uns gibt. Nichtsdestoweniger stimme ich gegen den Staatsbau mittelst Staats-Anleihe. Nicht, weil ich mich nicht berechtigt halte, dieselbe zu genehmigen, — nein, aus ganz anderen Gründen.

Ich bin nämlich der Ansicht, daß, wenn überhaupt wir als Repräsentanten des Volkes oder als versammelte Stände eine Anleihe bewilligen, wir auch über deren Verwendung Nachweisung erhalten, Kontrolle haben müssen, oder, mit anderen Worten, daß uns Rechnung über deren Verwendung gelegt werden muß. Nach der bestimmten Erklärung des Herrn Finanz-Ministers in der Abtheilung wird aber, wenn die Anleihe von den Ständen bewilligt werden sollte, der Staatsbau dieser Eisenbahn ausgeführt werden, ohne daß uns diese Rechnung getragen würde. Es ist hier, wie überall, daß die Prinzip-Fragen in die Beantwortung der materiellen Fragen hineinreichen, und eben so, wie es früher der Fall war, wird die Beantwortung dieser letzteren nicht entsprechend ausfallen können, ehe nicht die Erledigung der Prinzip-Frage zufriedenstellend ausgefallen ist. Ich bin weit entfernt, andeuten zu wollen, daß, wenn die Anleihe von uns bewilligt wird, die bewilligte Summe von dem Gouvernement zu anderen Zwecken verwendet werden würde, als zu dem Bau der östlichen Bahn; ich muß aber aussprechen, daß, seyen es die Repräsentanten eines Volkes, seyen es die Repräsentanten der Stände desselben, von denen eine Anleihe bewilligt würde, ich diese Bewilligung nicht gerechtfertigt halten kann, wenn die Verwendung dieser Anleihe vor sich ginge, ohne daß darüber Rechnung getragen würde. Ich bin daher in der Lage, bedauern zu müssen, die Verhältnisse so zu finden, daß ich gegen die Anleihe stimmen muß. Es kann Niemand mehr als ich davon überzeugt seyn, daß diese Bahn, die den Westen mit dem Osten verbinden wird, die Keime schöner Entwickelung, nicht sowohl für die Provinz Preußen, als für das ganze Land, zur Blüthe bringen würde, und daß somit diese Bahn nicht sowohl ein provinzielles, als ein Staats-Interesse habe. Ich bin weiter der festen Ueberzeugung, daß diese Bahn nicht nur das materielle Wohl der Provinz Preußen und der ganzen Monarchie befördern, sondern vielmehr die Kraft des Vaterlandes nach außen stärken, seine Geltung verdoppeln werde. Ja, ich gehe noch weiter, ich möchte gern diesen eisernen Arm den Preußen hinreichen, um sie noch näher an das Herz des Gesammt-Vaterlandes heranzuziehen. Aber dennoch kann ich aus den vorher entwickelten Gründen nicht dafür stimmen, daß uns diese Bahn auf die vorgeschlagene Weise geschaffen werde.

Marschall: Ich habe noch eine Bemerkung über den Gang der Berathung zu machen. Ich habe vorhin nichts Anderes gesagt, als daß die Versammlung sich darüber aussprechen möge, ob sie der Meinung sey, diesen Punkt zuerst in Berathung zu nehmen. Es hat sich schon jetzt vielfach gezeigt, daß dies nicht wünschenswerth erscheine, und wenn sich diese Ansicht fernerhin bestätigt, so habe ich nichts dagegen zu erinnern, und es würde sich dann die Berathung auf die beiden ersten, Seite 5 des Gutachtens angeführten Punkte zu beziehen haben, nämlich, ob die Beschleunigung des Ausbaues der Bahn überhaupt wünschenswerth erscheine, und ob die erwarteten Vortheile durch die projektirte Ausführung der Bahnlinie vollständig werden erreicht werden.

Abg. v. Auerswald: Ich habe es so verstanden, als wäre die Versammmlung nicht geneigt, auf die Frage einzugehen, die der Herr Referent vorschlug, und zwar deshalb nicht, weil ein Theil der Versammlung, zu dem ich auch gehöre, die Ansicht der Minorität der Abtheilung nicht so verstanden hat, wie der Herr Referent sie aufgefaßt hat. Ich beziehe mich auf das, was der dieser Minorität angehörende Abgeordnete gesagt hat, welcher vor mir sitzt, daß nämlich die Minorität das Wort „Kompetenz" nicht in diesem Sinne aufgefaßt habe und die Kompetenz der Versammlung nicht bezweifle, sondern daß man nur die gegenwärtige Befähigung derselben, diese ihre Befugniß auszuüben, für zweifelhaft halte, und ich habe ferner die Stimmen in der Versammlung so verstanden, als opponire man sich der von dem Referenten provozirten Debatte über die Befugniß der Versammlung, da diese nicht in Abrede gestellt worden ist, dagegen glaube ich nicht, daß die Versammlung gegen eine Debatte über ihre gegenwärtige Befähigung, eine Anleihe zu bewilligen, sich erklärt habe.

Referent Abgeordn. von Manteuffel II.: Ich will sehr gern das Wort „Befähigung" substituiren, wenn die hohe Versammlung sich in der Lage zu befinden erklärt, ihre Befugniß aussprechen zu können, habe aber als Referent den Wunsch, daß nicht eine Debatte stattfinde, die das eine Mal diese, das andere Mal jene Richtung nimmt, und ich bin der Ueberzeugung, daß, wenn die hohe Versammlung sich dieser Ansicht nicht anschließt, auch bei der kräftigsten Leitung des Herrn Marschalls nicht zu vermeiden seyn wird, daß, wie es bei der Berathung des Rentenbank-Gesetzes geschehen ist, die Berathung nach dieser oder jener Richtung hin sich wenden werde. Wenn die hohe Versammlung sogleich in die materielle Berathung eingehen will, so muß ich mich dem allerdings unterwerfen, aber wünschen muß ich, und ich glaube ein Recht zu haben, diese Bitte auszusprechen, daß die Berathung nicht verschiedene Richtungen annehme.

Abg. Frhr. von Vincke: Wir haben bei der Berathung über die Landrenten-Banken erfahren, daß ein Trennen der Fragen in der Diskussion erhebliche Schwierigkeiten hat; denn fast ein jeder Redner ist von der Nützlichkeit auf die Garantie abgeschweift, und andere, die von der Garantie sprechen wollten, sind auf die Nützlichkeit zurückgegangen. Bei Berathung der vorliegenden Proposition steht es im Wesentlichen ganz eben so, indem eine Trennung der Fragen bei der Diskussion fast unmöglich erscheint. Meiner Ansicht nach, kann diese Trennung erst bei der Fragestellung erfolgen; die Diskussion würde beschränkt werden, wenn jeder Redner nur über einen Punkt sprechen sollte, und die hohe Versammlung würde auch in die unangenehme Nothwendigkeit kommen, einzelne Redner zwei oder dreimal sprechen zu hören, weil doch Jeder sich über jeden Punkt seine Ansicht gebildet hat und diese auch vorzutragen wünscht. Deshalb möchte ich mir die gehorsamste Bitte an Se. Durchlaucht erlauben, jetzt die Diskussion im Allgemeinen gestatten zu wollen, und es wird sich alsdann die Fragestellung naturgemäß anreihen lassen.

Marschall: Ich habe nichts dagegen zu erinnern, daß die Diskussion über das ganze Gutachten stattfinde.

Finanz-Minister: Zunächst halte ich mich verpflichtet, auf die Aeußerung des geehrten Redners aus Pommern, der vorher gesprochen hat, eine Bemerkung zu machen. Wenn gesagt ist, ich hätte erklärt, daß man auf eine Rechnungslegung in Bezug auf die Eisenbahn-Anleihe nicht eingehen könne, so glaube ich, daß darüber ein Mißverständniß obwalten muß. Ich erinnere mich nicht mehr, daß dieser Gegenstand speziell in der angeführten Weise zur Sprache gekommen ist; ich erinnere mich nur im Allgemeinen, daß die Rede von einer Verwendungs-Nachweisung war; der Worte, welche ich in dieser Beziehung gebraucht, kann ich mich nicht mehr entsinnen, da es schon mehrere Wochen her ist. Ich nehme aber keinen Anstand, hier zu erklären, daß, wenn es gewünscht wird, über den Bau der Eisenbahn nach Preußen vollständige Verwendungs-Nachweisungen vorgelegt werden sollen. Durch diese Erklärung wird in jener Beziehung jedes Mißverständniß beseitigt seyn.

Ich erinnere mich nicht mehr, daß der Gegenstand in der Abtheilung speziell zur Sprache gekommen ist. Es ist, wie ich glaube, blos die Rede davon gewesen, daß die Anleihe zu nichts Anderem verwendet werde, als zu diesem Eisenbahnbau. Ich habe in keiner Weise ein Bedenken dagegen, die vollständige Verwendungs-Nachweisung vorzulegen. Sollte in dieser Beziehung noch ein Mißverständniß obwalten, so erkläre ich nochmals, daß ich keinen Anstand nehmen werde, die vollständige Nachweisung vorzulegen, so daß die Versammlung sich wird überzeugen können, daß zu keinem anderen Zwecke, als zum Bau der Eisenbahn, der Betrag der Anleihe wird verwendet werden.

Dies vorausgeschickt, erlaube ich mir, auf den Gegenstand der Proposition zurückzukommen. Nachdem die Eisenbahn-Anlage vor einem Decennium eine bedeutende Entwickelung bei uns genommen hat, hielt sich die Regierung verpflichtet, den Gegenstand selbst aufzunehmen, und es wurde zu dem Ende wegen Herstellung eines umfassenden Eisenbahnnetzes in der ganzen Monarchie den Vereinigten Ausschüssen im Jahre 1842 ein Vorschlag vorgelegt und zwar dahin, daß der Ausbau der Eisenbahnen zwar im Allgemeinen dem Privat-Unternehmen zu überlassen sey, der Staat aber diese Bauten theils durch Betheiligung an den Aktien-Kapitalien, theils durch Gewährung von Zinsen-Garantieen unterstütze. Es wurde zu dem Ende, was namentlich die Garantie angeht, ein Betrag von 2 Millionen jährlich in Aussicht genommen, um damit den wichtigsten Bahnen eine Zins-Garantie verleihen zu können. Von Seiten der Vereinigten Ausschüsse wurde anerkannt, daß das vorgeschlagene Eisenbahnnetz, welches die Hauptstadt mit den Provinzen und die Provinzen mit einander verbinden, so wie auch in der Hauptrichtung das Ausland berühren sollte, ein dringendes Bedürfniß sey. Damals wurde schon die Frage angeregt, ob nicht der Eisenbahnbau ganz auf Staatskosten zu bewirken sey; seitens der Regierung fanden jedoch erhebliche Bedenken dagegen statt. Die Ansicht der Versammlung war darüber ungefähr gleich getheilt, indeß die Majorität stimmte der Regierung bei. In Folge dieser Berathungen sind von Sr. Majestät die nöthigen Bewilligungen gemacht worden, um die Ausführung des Eisenbahnnetzes zu sichern. Es ist ein Kapital-Betrag von 6 Millionen Thalern aus den Ueberschüssen des Staatshaushaltes bestimmt worden, damit der Staat in den Stand gesetzt sey, sich bei geeigneten Bahnen mit Kapitalien betheiligen zu können. Zweitens ist sogleich eine Summe von 500,000 Rthlrn. ausgesetzt worden zu den laufenden Ausgaben, namentlich zur Deckung der nöthigen Zins-Garantie.

Es ist ferner bestimmt worden, daß die Ueberschüsse der Salz-Debits-Verwaltung gegen den Etat von 1843 künftig zu dem Eisenbahn-Fonds bestimmt werden sollten, bis derselbe die Summe von jährlich 2 Millionen Thaler erreichen wird. Der Eisenbahn-Fonds ist in diesem Jahre bereits auf 1,200,000 Rthlr. gestiegen, und er wird sich in Folge der Vermehrung der Einnahmen aus dem Salz-Monopol, welche mit der Vermehrung der Bevölkerung gleichen Schritt hält, erhöhen, so daß der Eisenbahn-Fonds nach einer Reihe von Jahren die Summe von 2 Millionen Thalern erreicht haben wird.

Das Eisenbahnnetz, welches man bei der Vorlage an die Vereinigten ständischen Ausschüsse im Jahre 1842 im Auge hatte, ist größtentheils jetzt vollendet oder seiner Vollendung nahe. Es fehlt hauptsächlich noch die preußische Ostbahn, an welche sich die Bahn anreihen soll, durch welche Posen mit der schlesischen Eisenbahn in Verbindung zu setzen ist. Außerdem ist ohne Beihülfe des Staates eine größere Anzahl von Eisenbahnen unternommen und größtentheils vollendet, so daß gegenwärtig bis auf die zunächst in Frage stehende Ostbahn und die Posen-Schlesische Bahn die erwünschten Eisenbahn-Verbindungen theils hergestellt, theils in Angriff genommen sind, theils in naher Aussicht stehen. Ich bemerke, daß am Schlusse des Jahres 1846 bei uns an Eisenbahnen 240 Meilen fertig gestellt waren mit einem Kapitalbetrage von 50 Millionen Thlrn., daß im Laufe dieses Jahres zur Vollendung kommen 45 Meilen Eisenbahnen mit einem Kapital von 16 Millionen und daß in der Ausführung begriffen sind und in den folgenden Jahren zur Vollendung kommen werden 63 Meilen, die einen Kapitalbetrag von 18 Millionen Thlrn. erfordern.

Alle diese großen Resultate sind erreicht worden ohne andere unmittelbare Mitwirkung des Staats, als daß er für mehrere besonders wichtige Eisenbahnen, außer der Betheiligung an der Kapital-Anlage, eine Garantie von Einer Million Einmal Hundert Tausend Thaler übernommen hat. Diese Summe ist im Vergleich mit dem, was das Ausland für Eisenbahnen unmittelbar aus Staatsfonds aufgewendet hat, auch wenn wir die Kosten der ganzen Ostbahn hinzunehmen, im Ganzen doch von weniger Erheblichkeit. Ich bemerke, daß nach den hier gesammelten Notizen die Kosten, die für Eisenbahn-Anlagen — ich will blos deutsche nennen, — aus Staats-Mitteln verwendet worden sind oder verwendet werden sollen, in Bayern 48 Mill., in Sachsen 16 Mill., in Hannover 25 Mill. und in Württemberg 17 Mill. betragen. Es kommt gegenwärtig darauf an, daß das Hauptglied, welches in unserem Eisenbahnnetz noch fehlt, nämlich die Ostbahn nach Preußen, fertig hergestellt werde. Es waren früher Aussichten vorhanden, daß diese Bahn in gleicher Art, wie andere, durch Staats-Beihülfe zur Ausführung gelangen würde, die ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes haben jedoch diese Aussichten allmälig schwinden lassen, so daß nur zu hoffen ist, daß, wenn der Staat unmittelbar den Ausbau dieser Bahn übernimmt, dieselbe zur Ausführung und Vollendung kommen kann. Es bieten sich hierzu zwei Wege dar. Der erste Weg geht dahin, daß der Staat theils mit den Kapital-Beständen, und theils mit den Mitteln des laufenden Eisenbahnfonds den Bau unternimmt. Auf diesem Wege würde der Bau nur nach einer langen Reihe von Jahren zur Ausführung kommen können; es ist aber in vielem Betracht wünschenswerth, daß derselbe in einer angemessenen kurzen Zeit zur Vollendung gelange. Man hat sich deshalb zu dem zweiten Wege entschlossen. Dieser zweite Weg geht dahin, daß der Staat die Mittel, die er in dem laufenden Eisenbahnfonds hat, in Kapital

umsetzt und sich dadurch die Mittel verschafft, die Bahn rasch zu bauen. Dies ist der Weg einer Anleihe. Diese Anleihe bezweckt in keiner Weise ein fiskalisches Interesse, sondern sie ist eine Anleihe im allgemeinen Interesse des Landes; denn die preußische Bahn hat nicht blos ein provinzielles Interesse, sie hat ein großes allgemeines Interesse, und es kann nur, sowohl in kommerzieller, als in politischer und militärischer Hinsicht gewünscht werden, daß sie möglichst bald zu Stande kommen möge. Bei der Frage der Anleihe mußte der finanzielle Punkt, und zwar von dem Standpunkte aus in Erwägung gezogen werden, daß dasjenige, was der Staats-Haushalt zur Verwendung erübrigen läßt, nicht überschritten wird, es mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß die 2 Millionen Thaler, die als Maximal-Betrag zur Verwendung für den Eisenbahn-Fonds in Aussicht genommen sind, nach Abzug dessen, was bereits für ausgeführte Bahnen verwendet ist, für den Zweck ausreichend bleiben. Um diese Rücksicht mit der anderen Rücksicht, die Bahn bald in Ausführung zu bringen, zu vereinigen, bot sich das Mittel dar, daß man für jetzt die Eisenbahn, die nach Stettin und von dort über Stargard nach Posen führt, benutze, um an diese die große Ostbahn anzuschließen und von dort aus unmittelbar weiter zu führen. Es ist dies allerdings ein Umweg, der aber auf der ganzen Tour bis Königsberg hin nur acht Meilen beträgt, er wird also nicht von der Art seyn, daß behauptet werden könnte, es würde der Zweck der Bahn wesentlich gefährdet werden, um so weniger, als es, wenn Zeit und Umstände es gestatten, vorbehalten bleibt, den Bau in direkter Linie auf Berlin fortzusetzen. Es ist deshalb die Proposition dahin gestellt worden, daß die Summe, welche nöthig ist, um den Bau von der Stargard-Posener Bahn bei Driesen ab fortzuführen, als Staats-Anleihe aufgenommen werde. Es ist in der Abtheilung der Vorschlag gemacht, in Anerkennung des großen Nutzens, den eine direkte Bahn unmittelbar von Berlin nach Königsberg hin haben würde, die Anleihe verhältnißmäßig zu erhöhen, und eine große Minorität hat auch in der Abtheilung dafür gestimmt. Ich bin indeß in keiner Weise ermächtigt, zu erklären, daß die Proposition, welche davon ausgeht, daß die Bahn nur von Driesen aus gebaut werde, eine Modifikation erleiden könnte, im Gegentheil muß ich hinzufügen, daß die Rücksicht auf den Staats-Haushalt es wenigstens für jetzt nicht gestattet, höhere Beträge für die Anleihe in Aussicht zu nehmen; sobald jedoch Zeit und Umstände es gestatten, wird man gewiß gern darauf bedacht seyn, die Bahn direkt von Driesen nach Berlin fortzusetzen, ohne indeß über den Zeitpunkt, wann und über die Art, wie dies geschehen wird, gegenwärtig irgend eine Verpflichtung zu übernehmen.

Unter unseren Eisenbahnen sind mehrere, welche in dem projektirten Eisenbahn-Netze nicht begriffen und noch nicht hergestellt sind, deren Ausführung aber höchst wünschenswerth erscheint, als: die Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn und einige andere, die in den vorliegenden Petitionen angeführt sind. Wie die Verhältnisse gegenwärtig stehen, ist wenig Aussicht auf ihre Ausführung vorhanden, wenn nicht von Seiten des Staates in irgend einer Weise hinzugetreten wird. Zu einer Beihülfe dieser Art würde es aber dem Staate fehlen, wenn er lediglich auf die Mittel beschränkt bliebe, wie der Eisenbahnfonds sie in seiner gegenwärtigen Beschaffenheit gewährt. Es wird möglich seyn, mehrere dieser Bahnen gleichzeitig zu berücksichtigen, wenn dem Staate mit einemmale ein großes Kapital zur Disposition gestellt wird, und es hat die Anleihe einen doppelten Zweck, nämlich einestheils die schnelle Ausführung der preußischen Ostbahn, und anderentheils die Unterstützung mehrerer anderen wichtigen Bahnen, die in dem in Aussicht gestellten Eisenbahnnetze nicht enthalten sind. Es ist also die Anleihe ein Gegenstand, der nach vielen Seiten hin die allgemeinen Interessen des Landes berührt, und es kann nur gewünscht werden, daß die Versammlung ihre Zustimmung zu der Anleihe, wie sie vorgeschlagen worden ist, ertheile.

Abg. v. Heyden: Ich bin von des Herrn Ministers Excellenz eines Mißverständnisses bezüchtigt worden, betreffs der Worte, die der Herr Minister in der Abtheilung gesprochen haben. Dies Mißverständniß kann nur darauf beruhen, daß der Herr Minister seit der Zeit eine Sinnesänderung vorgenommen. Seite 14 des Gutachtens wird gesagt:

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

Dieser Passus ist aus dem Protokolle aufgenommen worden, und meine Frage an den Herrn Minister war: ob den Ständen eine Kontrolle über die Verwendung der geforderten Anleihe gewährt werden würde? beantwortete der Herr Minister dahin: Die Rechnung würde allerdings geführt, aber nicht den Ständen vorgelegt werden. Wenn wir nun gehört haben, daß eine Rechnung vorgelegt werden soll, so können wir uns nur Glück wünschen, daß dieser erste Schritt in das neue Prinzip hinein gethan ist, und Gott gebe, daß wir so fortfahren.

Finanzminister: Ich muß berichtigend bemerken, daß ich einen Nachweis über die Verwendung nicht versagt habe. Es ist mehrere Wochen her, und ich kann mich der Worte, die ich gesprochen habe, nicht mehr so genau erinnern, doch glaube ich, mich damals keineswegs abgeneigt erklärt zu haben, eine Nachweisung darüber vorzulegen, wie diese Anleihe und daß davon nichts zu anderen Zwecken verwendet worden; und wenn die Ausdrücke, deren ich mich damals bedient habe, einer anderen Auslegung fähig seyn konnten, so erkläre ist jetzt, daß eine vollständige Nachweisung den Ständen vorgelegt werden soll.

Abg. Küpfer: Wie groß auch die Vortheile seyn mögen, die der Bau der Ost-Eisenbahn, in kommerzieller wie in politischer Beziehung, darböte, und welche das Gutachten der Abtheilung genügend hervorgehoben hat, so dürften diese Vortheile doch wesentlich in den Hintergrund den militärischen Rücksichten gegenüber treten, die sich an die Ausführung jener Bahn knüpfen. — Es hat sich nämlich als Ergebniß der bisherigen Untersuchungen und Erfahrungen über die militärischen Wirkungen gut organisirter Eisenbahnen herausgestellt: einmal, daß man allerdings Kavallerie und bespannte Artillerie nur in einem beschränkten Maße, dagegen aber Infanterie-Massen in einem sehr weiten Verhältnisse auf selbigen eben so rasch als sicher transportiren kann. Dann, daß eine solche Eisenbahn, die mit der Verbindungslinie einer Vertheidigungs-Armee zusammenfällt, genügt, damit letzterer, auf diesem Wege, ihr ganzer Nachschub an Lebensmitteln, Material, so wie ihre sämmtlichen Ergänzungs-Detaschements, zugeführt werden. Endlich, daß die von jenen Beförderungen zurückkehrenden Eisenbahnzüge benutzt werden können, um sämmtliche Evacuationen eben dieser Armee, die Kriegsgefangenen, die Blessirten, die Kranken, die zurückkehrenden Cadres und einzelnen Militärs, bis ins Herz des Staats zurück zu befördern. Für alle diese Operationen läßt die Eisenbahn Zeit und Raum verschwinden, und ein gut geordnetes Eisenbahnnetz stellt alle Hülfsmittel des Staats gewissermaßen zur augenblicklichen und unmittelbaren Verfügung des mit dem Oberbefehle der Vertheidigungsarmee bekleideten Feldherrn. Ich richte an den anwesenden hochverehrten Chef des Militärdepartements, den Veteranen, der schon vor dreißig Jahren an der Spitze dieses Departements stand, die Bitte, mich zu berichtigen, falls meine Angaben technische Irrthümer enthalten. Sein Stillschweigen berechtigt mich zu der Annahme, daß dies nicht der Fall ist; und die Versammlung wird demnach beurtheilen können, welche große, ich möchte sagen, inkommensurable Vortheile eine Vertheidigungsarmee eine vom Herzen des Staats ausgehende, mit ihrer Verbindungslinie zusammenfallende Eisenbahn gewährt. Nicht minder, wie die Armee selbst, theilt aber auch diese Vortheile das Land, welches sich unmittelbar in ihrem Rücken oder in der Richtung ihrer Verbindungen befinden. Diejenigen Mitglieder dieser Versammlung, deren bewußte Erinnerungen noch bis zu den großen Kriegen hinausreichen, werden sich vergegenwärtigen, wie die Kriegsschauplätze und die zunächst an den Verbindungsstraßen der Armeen belegenen Gegenden litten. Wie dort die Hospitäler pestilentielle Krankheiten, der erschöpfende Vorspann Viehseuchen, die beständigen Durchzüge von Marschdetaschements und Troß die völlige Aussaugung des Landes herbeiführten. Allen diesen Kriegsgeißeln werden künftig richtig geleitete Eisenbahnen im Vertheidigungskriege zu einem großen Theile vorzubauen vermögen.

Preußen hat nun, meine Herren, im Wesentlichen zwei voraussichtliche Kriegstheater; das eine im Westen, das andere im Osten. Zu der Westgränze Deutschlands führen bereits aus dem Inneren mehrere der Vollendung nahe und unter sich mehrfach verbundene Eisenbahnlinien. Auch haben die Bundestruppen, auf die wir in einem Kriege gegen Westen zu zählen berechtigt sind, um sich in die Armee-Aufstellungslinie zu begeben, nur wenig preußisches Gebiet zu berühren. Ich hoffe mit voller Zuversicht, daß ein Krieg auf unserer Ostgränze noch in einer sehr weiten Ferne liegt. Sollte er aber einmal stattfinden, so würden die Hülfstruppen, die uns die anderen deutschen Staaten dann lieferten, um in ihre Aufstellungslinie zu gelangen, fast die ganze Breite des preuß. Staates durchziehen, und dort ihre Verbindungslinien einrichten müssen. Nach der Ostgränze hin thäten also vor Allem Eisenbahnen noth; und an der ersten und allerwichtigsten derselben ist kaum der erste Spatenstich geschehen! — Erlauben Sie mir, meine Herren, hier noch die Bemerkung hinzuzufügen, daß, falls die Ost-Eisenbahn vollkommen ihrer militärischen Bestimmung entsprechen soll, selbige vor Allem zwei Bedingungen erfüllen muß. Sie muß genau in der centralen Richtung geführt werden, die der Regierungsvorschlag und das Abtheilungs-Gutachten ihr anweisen, und welche sich, nach einem warmen Kampfe zwischen dem allgemeinen Interesse und den Sonderinteressen, die bei solchen Gelegenheiten sich stets geltend zu machen suchen, schließlich siegreich Bahn gebrochen hat. Und sie muß demnächst direkt von Berlin ab gebaut werden, ohne daß man sie Privat- und Nebenbahnen gewissermaßen anzweigte.

Ich täusche mich nicht darüber, daß große Hindernisse der Annahme der uns vorliegenden Gesetzes-Proposition entgegenstehen. Aber im höchsten Interesse des Landes bilde ich warme Wünsche, daß diese Hindernisse oder andere, die später nach der beschleunigten Ausführung der Ost-Eisenbahn entgegentreten, bald beseitigt werden mögen, und daß ein Jeder redlich zu diesem wichtigen Ziele mitwirke.

Kriegs-Minister: Ich kann im Allgemeinen den militärischen Gründen, die der geehrte Redner so eben angeführt hat, nur beistimmen, und ich will, um die hohe Versammlung nicht mit einer Wiederholung zu belästigen, hier nur noch einen Punkt anführen, der noch nicht zur Sprache gekommen ist, und der nicht unbedingt militärisch ist, obgleich das Militär dabei tangirt. Wenn wir jetzt eine östliche Eisenbahn gehabt hätten, so würde uns möglich gewesen seyn, manchen momentanen Verpflegungs-Beschwerden rascher und sicherer abzuhelfen. Daß dies möglich ist, dazu führe ich nur das Beispiel an, daß wir — freilich in einer ungewöhnlichen Zeit, wie das gegenwärtige Jahr — zur militärischen Verpflegung unsere Vorräthe aus den östlichen Provinzen per Achse herangezogen haben und mit Vortheil. Dies ist die einzige Bemerkung, die ich zu machen hatte.

Abg. Graf v. Gneisenau: Meine Herren! Seit Einführung der Eisenbahnen in die Zahl unserer Communicationsmittel hat sich ein Streit darüber erhoben, was zweckmäßiger sey: dieselben der Privat-Industrie zu überlassen, oder sie auf Staatskosten zu bauen und zu betreiben? Es liegt nicht in meiner Absicht, diesen Streit hier erörtern zu wollen; jeder Meinung stehen gewichtige Gründe zur Seite. Aber so viel scheint mir gewiß, daß, wenn ein Gouvernement sich einmal für einen Grundsatz entschieden hat, es dann auch zweckmäßig ist, denselben durchweg festzuhalten. Zwar ist es nicht immer zweckmäßig, durch starres Festhalten an einem Prinzip sich in eine mißliche Lage zu versetzen, wie Herr Fischer, welcher das Unglück hat, daß das von ihm bestiegene Prinzip plötzlich steisch wird und ihn zur Umkehr nöthigt; aber gerade hierin liegt eine Aufforderung, erst nach der reiflichsten Erwägung sich für einen oder den anderen Grundsatz zu entscheiden. Unsere Regierung hat nun einen Mittelweg eingeschlagen, indem sie durch eine Betheiligung und Zinsen-Garantie bei gewissen Eisenbahnen die Möglichkeit herbeigeführt hat, mit der Zeit diese Eisenbahnen ganz zu erwerben. Ich halte mich nicht für befähigt, über diesen Ausweg ein vollgültiges Urtheil abzugeben; es ist aber gewiß ein übles Zusammentreffen, daß gerade bei derjenigen Bahn mit Zinsen-Garantie, welche in ihrer ganzen Ausdehnung zuerst dem Betriebe übergeben worden ist, sich mehrfach Uebelstände herausgestellt haben. Ich wage nicht zu entscheiden, ob diese in jenen Bestimmungen ihren Grund haben, oder in anderen Umständen. Denkbar ist es indeß, daß eine Zinsen-Garantie, welche ein leichtes Mittel gewährt, den Aktien einen guten Cours zu sichern, sehr geeignet ist, die Direktion in einen sanften Schlaf zu wiegen; denkbar ist es ferner, daß die Vereinigung der Geschäfte des Direktoriums in der Person des eigentlich kontrollirenden Rechnungs-Mitgliedes dem Direktorium die nöthige Spannkraft nimmt. Ich lasse diese Betrachtungen zur Seite liegen und will nur noch auf die in der Einrichtung, welche unser Gouvernement getroffen hat, jedenfalls enthaltene Unvollständigkeit hindeuten, daß ein Uebergehen in das Staatseigenthum nur bei solchen Staatsbahnen stattfinden kann, bei welchen Zinsen-Garantie gewährt worden ist, bei der weit größeren Mehrzahl der Eisenbahnen aber, welche einer Zinsen-Garantie sich nicht erfreuen, eine Erwerbung, wenn überhaupt, doch nur mit den größten Opfern bewerkstelligt werden könnte. Wir werden demnach ein gemischtes System von Privat-Eisenbahnen und Staatsbahnen erhalten. Dennoch halte ich es für einen Vortheil, daß die Zinsen-Garantie die Möglichkeit darbietet, wenigstens einen Theil der Eisenbahnen mit verhältnißmäßig geringem Opfer für den Staat zu acquiriren. Nun soll dies jedoch geändert werden. Es liegt uns ein Plan vor, wonach eine der längsten Eisenbahnlinien nur aus Staats-Fonds hergestellt werden soll. Der Grund davon liegt darin, daß diese Eisenbahn keineswegs Aussicht auf Rente gewährt und sich daher eine Privat-Gesellschaft schwer für diesen Bau finden würde. Dazu wird nun seitens des Staates eine Anleihe von 26 Millionen in Vorschlag gebracht. Gegen den Plan selbst würde ich wenig einzuwenden haben, wenn es die letzte Eisenbahn wäre, die zu bauen übrig bliebe, wenn alle anderen Bahnen bereits ausgeführt wären. Unter diesen Umständen aber, da wir noch lange nicht so weit sind, halte ich es für bedenklich, eine so enorme Summe zu verwilligen und den Eisenbahn-Fonds, welcher zur allgemeinen Unterstützung aller Bahnen bestimmt ist, um so viel zu schwächen, als die Verzinsung und Amortisation dieser Anleihe in Anspruch nimmt. Was die Wichtigkeit der vorliegenden Eisenbahn anbetrifft, so darf man sie in kommerzieller Hinsicht nicht zu hoch anschlagen. Alle Absatz- und Einfuhrwege Preußens gehen nach der See; also würde sich wahrscheinlich diese Eisenbahn darauf beschränken, der verhältnißmäßig geringen Zahl von Reisenden und namentlich unseren verehrten Kollegen aus Preußen, wenn wir uns wieder hier versammeln sollten, ein bequemes Transportmittel zu gewähren. Anders, erkenne ich an, verhält sich die Sache, wenn man die Sache aus dem Gesichtspunkte des Staats-Interesses betrachtet. Hier erscheint in erster Reihe die Wichtigkeit, die Nützlichkeit einer Verbindung sämmtlicher Provinzen mit der Hauptstadt und dem Centrum des ganzen Staats-Organismus. Ferner wissen wir, daß in Königsberg und Lötzen zwei große Festungen angelegt werden, welche bestimmt sind, der Landesvertheidigung feste Haltpunkte darzubieten. Von der höchsten Wichtigkeit ist daher die Verbindung dieser Orte unter einander sowohl, als mit der Weichsel und mit dem Centrum des Staates. Wenn ich nun auch nicht umhin kann, der Vorsicht meinen Beifall zu zollen, welche schon jetzt auf die Vertheidigung unserer östlichen Gränzen Bedacht nimmt, so fragt es sich doch, ob dieser Grund allein schon jetzt von solcher Wichtigkeit ist, um diese Anleihe zu rechtfertigen. Wir dürfen nicht außer Acht lassen, daß das Land, gegen welches diese Vertheidigung gerichtet ist, noch weit schlechtere Communicationsmittel hat, und noch weit länger haben wird, als wir; — und daß auch vor der Hand die Befürchtung eines Angriffs von jener Seite nicht in so naher Zeit bevorsteht. Wir müssen also in Betracht ziehen, daß wir von Rußland aus eben wegen seiner enormen Entfernungen und überaus schlechten Communicationsmittel einen so plötzlichen Anfall nicht zu befürchten haben, wie derselbe an der westlichen Gränze stattfinden könnte. Wir werden mit den Festungen Königsberg und Lötzen als Stützpunkte stets in dem Fall seyn, einem Anfalle von jener Seite gerüstet entgegen treten zu können. Ich halte daher die sofortige rasche Ausführung der Bahn weder für dringend, noch für nothwendig. Es sind aber noch andere Gründe, welche mir die Annahme der Proposition bedenklich machen. Ich habe erwähnt, daß jetzt ein neuer Modus bei Erbauung von Eisenbahnen eingeführt werden würde, nämlich die Ausführung auf Kosten des Staats, — ein ähnlicher Vorschlag hat in diesem Jahre dem englischen Parlamente vorgelegen; es sollten 16 Millionen bewilligt werden, zum Bau von Eisenbahnen in Irland, wo dieselben Schwierigkeiten obzuwalten scheinen, nur mit dem Unterschiede, daß diese 16 Millionen blos vorschußweise verlangt wurden. Dieser Antrag ist zurückgewiesen worden, hauptsächlich aus dem Grunde, weil, wenn man das Prinzip der Staatsbahnen, gemischt mit Privatbahnen, Platz greifen läßt, daraus hervorgehen würde, daß solche Bahnen, welche

genügende Renten in Aussicht stellen, von der Privat-Industrie ausgebeutet werden, während die, welche keinen Ertrag versprechen, dem Staate anheimfallen und für die Staatsangehörigen eine neue Last begründen würden. Es ist ferner zu erwähnen, daß die 26 Millionen nur gerade hinreichen werden, was auch nicht einmal gewiß ist, die Eisenbahn von Königsberg bis Driesen zu bauen; es fehlt dann noch das Stück bis Berlin. Es ist ferner in der Denkschrift selbst schon eine Verlängerung der Bahn von Königsberg bis an die russische Gränze in Aussicht gestellt. Es ist weiter in einer Petition die Erbauung einer Eisenbahn von Posen nach Breslau aus Staatsfonds beantragt worden. Dies sind nur einige von den Projekten, welche jetzt vorliegen. Wird der Grundsatz der Erbauung aus Staatskassen eingeführt, so liegt es außer Zweifel, daß noch andere Projekte kommen werden, und ich weiß nicht, wie man sich dann der Bewilligung entziehen will. Die Erfahrung zeigt, wie leicht es ist, jedes Eisenbahn-Projekt als wünschenswerth darzustellen; es liegen uns eine Menge von Petitionen vor auf Unterstützung von Eisenbahnen; sie sind sämmtlich von der Abtheilung zur Befürwortung empfohlen worden, — ein Beweis, daß es sehr leicht ist, bei jeder Eisenbahn gewisse Gründe für das Bedürfniß ihrer Erbauung hervorzuheben.

Die Wichtigkeit der heutigen Berathung liegt mithin weniger in der Bewilligung der Anleihe als in der Anerkennung und Einführung eines neuen Prinzips. Ist dasselbe überhaupt einmal angenommen, so weiß ich nicht, wie man sich einer weiteren Bewilligung von enormen Summen, welche sich daran knüpfen werden, entziehen will. Ein ferneres Bedenken liegt in unseren Verkehrsverhältnissen. Diese Verkehrsverhältnisse bringen es mit sich, daß, sobald der jetzige abnorme Zustand des Geldmarktes wieder geregelt seyn wird, für alle Eisenbahnen diesseits der Oder, für welche ein wahres Bedürfniß sich herausstellt, Privat-Kapitalien leicht gefunden seyn werden, während für Eisenbahnen jenseits der Oder, die allerdings nur eine geringe Rente erwarten lassen, sich schwer Privatgesellschaften finden dürften. Hieraus ergibt sich, daß alle aus Staatsfonds zu erbauenden Eisenbahnen wahrscheinlich auf dem jenseitigen Ufer der Oder gebaut werden würden. Im Gutachten der Abtheilung ist hervorgehoben, daß die Landestheile, welche bei Projektirung des allgemeinen Eisenbahnnetzes auf die östliche Eisenbahn hingewiesen worden sind, ein Recht auf die Ausführung derselben hätten, weil mehrfache Eisenbahnen in den übrigen Provinzen unter Beihülfe des Staats bereits ausgeführt sind. Nun, meine Herren, ist es eine eigenthümliche Erscheinung, daß in den östlichen Provinzen unseres Staates von Zeit zu Zeit Perioden von Drangsalen eintreten, welche schon große Beihülfen aus den Staatskassen in Anspruch genommen haben. Ich kenne den Grund dieser Erscheinung nicht, ich schäme mich meiner Unwissenheit auch keineswegs, denn ich habe vor einiger Zeit aus öffentlichen Blättern ersehen, daß erst vor kurzer Zeit eine Kommission in Preußen niedergesetzt worden ist, um die Ursachen dieser Erscheinung aufzuklären. Ein Beweis, daß sowohl das Ministerium als die Einwohner selbst darüber noch im Unklaren sind. Gewiß verkenne ich nicht, daß das gemeinsame Vaterland die Verpflichtung hat, bei solchen Drangsalen kein Opfer zu scheuen, was eine solche Noth lindern kann; indessen muß ich daran doch erinnern, daß die großen Summen, welche dahingegangen sind, nicht immer blos zur Stillung des Hungers verwendet worden sind. Als in den zwanziger Jahren durch eine bis dahin nie gekannte Entwerthung aller landwirthschaftlichen Produkte und des Grund und Bodens ebenfalls eine Kalamität, namentlich auch in den östlichen Provinzen, eintrat, wurden ebenfalls ungeheure Summen in Anspruch genommen, nicht um den Hunger zu stillen, sondern um den Grundbesitzern, welche in ihrem Fette so zu sagen erstickten, ihr Eigenthum zu erhalten. (Aufregung.)

Fern sey es von mir, über alle diese Sammen, welche seit dieser Zeit dorthin gegangen sind, hier scharfe Rechnung halten zu wollen; ich selbst habe über die Verwendung derselben mich nur gefreut. Nur die Thatsache habe ich anführen wollen, um zu beweisen, daß in der Theilnahme an den außerordentlichen Verwendungen aus Staatsfonds Preußen keineswegs zu kurz gekommen ist, sondern sich vielleicht noch im Vorschusse befinden dürfte. Wenn ich nun bereits die Ansicht ausgesprochen habe, daß die Bewilligung der vorliegenden Anleihe nur der Anfang weit umfangreicherer Verwendungen auf Eisenbahnen seyn würde, so steigert sich mein Bedenken, wenn ich in Betracht ziehe, daß alle diese Verwendungen nur einem Theile der Monarchie zu Gute gehen würden. Ich habe zwar die Ehre, eine wohlhabende Provinz zu vertreten, nicht wohlhabend allein durch einen fruchtbaren Grund und Boden — das ist nicht die einzige Bedingung der Wohlhabenheit; es gibt Provinzen mit dem fruchtbarsten Boden, welche nicht sehr wohlhabend sind, es gibt Landestheile mit schlechtem Boden, welche dennoch wohlhabend sind — sondern wohlhabend durch die Betriebsamkeit und Industrie ihrer Bewohner; indessen auch bei uns, meine Herren, klebt an dem Groschen, der in die Steuerkasse fließt, der Schweiß der täglichen Arbeit, und man hat wohl Ursache, haushälterisch damit umzugehen. So sehr ich nun auch überzeugt bin, daß in einem Staate, wie der unsrige, zu großen Zwecken sämmtliche Provinzen einträchtig zusammenwirken müssen, so muß ich doch Bedenken tragen, einer Maßregel meine Zustimmung zu geben, welche eine Verwendung von einer jetzt noch gar nicht bestimmbaren Summe auf eine lange Reihe von Jahren hinaus blos zu Gunsten eines Theiles der Monarchie zur Folge haben und auf eine lange Zeit hinaus die Monarchie in zwei Theile theilen würde, in einen zahlenden und in einen empfangenden. Ich habe bereits die Gründe entwickelt, weshalb ich selbst im Interesse der Landesvertheidigung die Ausführung dieser Bahn nicht für eilig und dringend halte. Ich glaube, daß wir damit füglich noch einige Jahre warten könnten; ich glaube, daß binnen eines nicht allzu langen Zeitraums der Geldverkehr in sein früheres ruhiges Geleis zurückkehren wird, daß sich alsdann hinlängliche Privat-Kapitalien zu industriellen Unternehmungen finden werden, und daß vielleicht dann noch Aussicht vorhanden seyn dürfte, auch für diese Bahn eine Privatgesellschaft zur Uebernahme derselben zu vermögen, und in diesem Falle würde ich in Rücksicht auf das überwiegende Interesse der Landesvertheidigung vollkommen damit einverstanden seyn, die Mitwirkung und Beihülfe des Staats selbst in noch weit größerem Umfange eintreten zu lassen, als sie bis jetzt bei irgend einer Bahn stattgefunden hat. Für jetzt aber, meine Herren, kann ich nur die Bitte an Sie stellen, die Zustimmung zu der projektirten Anleihe ehrfurchtsvoll abzulehnen.

Landtags-Kommissar: Ich glaube die Regierung zunächst vor dem Vorwurfe der Inkonsequenz bei diesem Vorschlage an die hohe Stände-Versammlung verwahren zu müssen. Zu dem Ende muß ich an die Vorgänge des Jahres 1842 erinnern. Es waren damals einige der günstigsten Eisenbahn-Linien durch Privat-Industrie in Angriff genommen; für andere sehr wichtige Linien fand sich keine hinlängliche Konkurrenz, um deren Ausführung auch nur in nahe Aussicht zu stellen. Das Gouvernement erkannte damals, daß es, ohne die Wohlfahrt des Vaterlandes zu gefährden, in Beziehung auf das höchst wichtige Communicationsmittel der Eisenbahnen nicht in Rückstand bleiben dürfe; es erkannte aber auch, daß das Mittel, welches andere Staaten zu jener Zeiten ergriffen, das Mittel, Staats-Darlehne aufzunehmen, die Hauptbahnen für Staats-Rechnung zu bauen, bei uns aus hinlänglich bekannten Gründen nicht Platz finden könnte. Deshalb wurden die Mittel in Erwägung gezogen, um dennoch das zu erreichen, was erreicht werden mußte. Es wurden damals die Vereinigten Ausschüsse berufen und mit ihnen dieserhalb in Berathung getreten. In diesen Verhandlungen sprachen sich sehr viele Stimmen, namentlich alle aus Preußen und aus der Rhein-Provinz, viele aus Pommern und Posen dafür aus, daß die Bahnen aus Staatsmitteln gebaut werden möchten. Ich war damals in der sehr natürlichen Lage, erklären zu müssen, daß dies für den Augenblick und für die nächste Zukunft unmöglich sey; dennoch wurde auf Antrag vieler Deputirten die Frage gestellt, ob es nicht nach Beseitigung der Hindernisse wünschenswerth seyn werde, die Hauptbahnen auf Staatskosten zu bauen, und es war bei Beantwortung dieser Frage beinahe Stimmen-Gleichheit vorhanden, nämlich 47 Stimmen gegen 50. Daß damals auf Staatskosten nicht mit der Energie gebaut werden konnte, die nöthig war, wenn Preußen nicht weit hinter allen deutschen Staaten zurückbleiben sollte, stand fest. Es wurde daher auf das damals allein eine Aussicht auf Erfolg gewährende Mittel der Garantie zurückgegriffen; der ständische Ausschuß erklärte sich beinahe einstimmig für diesen Ausweg, und es wurden, in Uebereinstimmung mit demselben, die Linien näher festgestellt, deren baldiger Ausbau ein wahres und wesentlich überwiegendes Staats-Interesse haben werde. Als demnächst zur Ausführung geschritten wurde, da lag es der Staats-Verwaltung ob, an die Gewährung der Garantie solche Bedingungen zu knüpfen, welche in Beziehung auf die zu bauenden Eisenbahnen möglichst annähernd dem Staate dieselben Vortheile gewährten, als wenn er sie auf eigene Rechnung gebaut. Es wurde deshalb bei allen Bahnen, denen die Staats-Garantie zugesichert wurde, stipulirt, daß der Fahrplan und der Tarif lediglich von der Bestimmung des Staats abhänge, und daß in Beziehung auf militärische Transporte die weitesten Befugnisse des Staats stattfänden. Durch diese drei Stipulationen glaubte man die nöthige Einwirkung auf diese Bahnen rücksichtlich der Verkehrs-Verbindungen, der Verkehrs-Erleichterungen und der Benutzung zu militärischen Zwecken erreicht zu haben. Es wurde aber außerdem in Erwägung gezogen, daß es die Staats-Klugheit erfordere, durch die Garantie das Land mit keiner dauernden Last zu beschweren; deshalb mußte ein Amortisationsfonds geschaffen werden, und dieser Amortisationsfonds wurde in der Weise gebildet, daß der Staat aus seinen damals bereiten oder baldigst bereit zu stellenden Mitteln sich mit einem Siebentheil der Actien betheiligte, unter der Bestimmung, daß der Ertrag derselben zur Amortisation verwendet werde, so daß im ungünstigsten Falle in einigen vierzig Jahren, bei gut rentirenden Bahnen aber weit eher, der Staat in den Besitz dieser Bahnen kommen und jede Verpflichtung in Beziehung auf die Garantie aufhören würde. Es verstand sich von selbst, daß bei der Auswahl der Bahnen, welche der Staat bauen sollte, nicht die Rentabilität ins Auge gefaßt wurde, sondern die allgemeine Nothwendigkeit des Baues aus kommerziellen, politischen und militärischen Rücksichten. Gerade in dieser Beziehung war die östliche Bahn von hier nach Königsberg diejenige, die der Sorgfalt des Staates vor allen Dingen bedurfte, weil sich schon damals übersehen ließ, daß sie ohne Konkurrenz des Staates nicht ausgeführt werden würde. Sie wurde deshalb in das Netz der mit Staats-Unterstützung zu bauenden Straßen aufgenommen. Nachdem nun der Staat für die übrigen Bahnen durch die Garantie so weit gesorgt hat, daß sie entweder ausgeführt oder der Vollendung sehr nahe sind, besteht nach meiner Ueberzeugung, wie dies auch von der Abtheilung anerkannt ist, eine moralische Verpflichtung des Staates, auch die östliche Bahn zur Ausführung zu bringen. Ich glaube deshalb nicht, daß die aufgestellte Ansicht, der eine Theil des Staates werde auf diese Weise blos für den anderen zahlen, die richtige ist. Haben die östlichen Provinzen schlechtere Verkehrsverhältnisse, so ist das ein aus ihrer geographischen Lage im Verhältniß zum preußischen Staate entstehendes Unglück für sie; sind sie deshalb weniger im Stande, ihre Communications-Mittel zu ordnen, so hat der Staat als solcher um so mehr die Verpflichtung, aus seinen Mitteln zuzutreten, damit die Ungunst der geographischen Lage möglichst ausgeglichen werde. Es ist dies aber nicht allein eine Verpflichtung gegen jene Provinzen, sondern eine Verpflichtung gegen sich selbst, weil erst dann, wenn die Provinzen möglichst enge unter einander und mit dem Gesammt-Staate verbunden sind, die größte Kraft-Entwickelung hervortreten kann. Wenn übrigens hervorgehoben worden, daß früher große Unterstützungs-Summen in jene Provinzen geflossen seyen, so bitte ich zu erwägen, daß keine der anderen Provinzen die Drangsale des Krieges länger und schmerzlicher empfunden hat, als sie, und daß, wenn in Folge desselben und späterer ungünstiger Konjunkturen, dort Nothstände eingetreten sind, es wieder in der Pflicht des Staates lag, solche möglichst zu lindern.

Deßhalb meine Herrn, handelt es sich nach meiner Ueberzeugung, in diesem Augenblicke nicht um die Frage: Soll die östliche Bahn gebaut werden? sondern nur darum, wann und wie sie gebaut werden soll. Daß sie aus den bereiten Mitteln des Staates nur sehr langsam gebaut werden könne, das unterliegt keinem Zweifel; selbst in dem glücklichsten Falle, wenn die Staats-Einnahmen die Staats-Ausgaben in den nächsten Jahren bedeutend übersteigen möchten, also der Bau aus Staatsmitteln mit größerer Energie betrieben werden könnte, würden sich doch in der ganzen Monarchie viele Stimmen erheben, die es nicht gut hießen, wenn alle Ueberschüsse lediglich auf diesen Zweck verwendet werden sollten. Darum ist es höchst wahrscheinlich, daß aus eigenen Mitteln des Staats die Linie nur sehr langsam und zwar langsamer fortschreiten könnte, als es mit den Interessen der Provinz und mit den Interessen des Staates vereinbar wäre; die Provinz würde — fürchte ich — in der allgemeinen deutschen und europäischen Entwickelung zurückbleiben, wenn sie vielleicht noch auf Decennien hinaus des großen Mittels entbehren sollte, welches sie allein dem Centrum des preußischen Staates und dem Centrum Deutschlands zu nähern im Stande ist. Das Interesse der ganzen Monarchie würde dadurch gefährdet werden, weil es sich nicht nur, wie schon erwähnt, darum handelt, eine engere Verbindung dieser Provinzen mit dem Gesammtstaat und bessere Verkehrsverhältnisse für alle Provinzen herbeizuführen, sondern besonders auch aus militärischen Rücksichten. Es ist gesagt worden, es sey nicht wahrscheinlich, daß ein östlicher Krieg uns bedrohe, und ich theile diese Hoffnung vollkommen; es ist gesagt, daß ein großes östliches Reich noch schlechtere Communicationsmittel habe, ich gebe auch dies zu; es handelt sich aber um die Frage, ob es aus militärischen Rücksichten wünschenswerth ist, die ganze Monarchie mit einem tüchtigen Eisenbahnnetz zu bedecken, um im Falle eines feindlichen Angriffes unsere Streitkräfte möglichst schnell auf dem bedrohten Punkte zu konzentriren, sey es in Westen oder Osten, in Süden oder Norden. Deshalb ist die Eisenbahn, welche die bis zu 100 Meilen von dem Centrum des Staats entfernte Provinz mit dem Centrum verbindet, auch in militärischer Beziehung eine höchst wichtige.

Würde aber der Bau dieser Eisenbahn aus eigenen Mitteln nur mit einem nicht wünschenswerthen Zeitverlust auszuführen seyn, so fragt es sich weiter, ob der Bau im Wege der Privat-Industrie, mit Hülfe der in Aussicht zu stellenden Garantie ins Leben zu rufen sey. Wäre dies möglich, so wäre keine Veranlassung, wenigstens keine dringende, vorhanden, von diesem bei den anderen Hauptbahnen eingeschlagenen Wege abzugehen. Es ist dies aber nach den Verkehrsverhältnissen der östlichen Provinzen und nach dem Zustande des Geldmarktes sehr unwahrscheinlich, und deshalb ist es die Absicht der Regierung, die Ansicht der hohen Ständeversammlung darüber zu vernehmen, ob man auf dem dritten Wege, der von vielen Seiten als der nützlichste und beste bezeichnet worden ist, auf dem Wege der Anleihe, zu der schnellen Erreichung des Zieles schreiten solle. Von einer neuen Belastung des Landes ist dabei durchaus keine Rede, und ich muß der in dieser Beziehung von dem vorletzten geehrten Redner aufgestellten Ansicht auf das Entschiedenste widersprechen. Lediglich der Fonds, welcher dazu bestimmt worden, Garantieen zu leisten, soll dazu dienen, die Zinsen zu zahlen, und ist deshalb in der Proposition der Regierung kein indirekter oder direkter Antrag auf eine Belastung durch neue Steuern enthalten. Wäre davon die Rede, so würde dies ja nach den bestehenden Gesetzen nur unter Zustimmung der hohen Stände-Versammlung geschehen können. Ich wiederhole es: der Fonds ist ausgesetzt, und lediglich innerhalb desselben soll sich die Verzinsung des Darlehens bewegen. Würde die Garantie übernommen, so würde man sich innerhalb der Gränzen dieses Fonds bewegen müssen; wird ein Darlehn beliebt, so muß dasselbe stattfinden. Wenn aber von einem anderen verehrten Redner, der vor mir das Wort hatte, hervorgehoben ist, daß, wenn einmal der Weg eröffnet wäre, die Eisenbahnen aus Staats-Fonds zu bauen, dann dieser Weg in sich in weiten Kreisen bewegen, noch viele Bahnen in dieser Weise gebaut werden würden, so kann ich dies keineswegs zugestehen. Mit Ausnahme einer Bahn, welche das Großherzogthum Posen mit den schlesischen Bahnen verbinden soll, und welche unter gewissen Voraussetzungen nur eine kurze Strecke umfassen wird, würde mit der Preußischen Bahn das ganze Netz vollendet werden, welches bei den Verhandlungen des Jahres 1842 in Aussicht gestellt worden ist; der Staat würde damit die Verpflichtung erfüllt haben, die er damals übernommen hat, würde gleichsamder distributive Gerechtigkeit gegen alle Provinzen damit Genüge geleistet haben.

Sollten später andere Anforderungen auf den Bau neuer Bahnen auf Staatskosten gemacht werden, so würde dies einen ganz neuen Abschnitt bilden; es müßte die Nützlichkeit und Nothwendigkeit geprüft werden, und, würden diese anerkannt, überstiegen aber die Ausgaben die Kräfte der gewöhnlichen Staats-Revenüen, so würde dann jedenfalls die Einwilligung der Stände-Versammlung nothwendig seyn. Auch in dieser Beziehung dürfte daher jede Beunruhigung fern seyn.

Dies sind die Gründe, mit denen ich den Vorwurf der Inkonsequenz zurückweisen, mit denen ich darthun zu können glaube, daß es sich nicht darum handelt, ob die Preußische Bahn gebaut werden soll, sondern wann und wie sie gebaut werden soll, und ich glaube ferner dargethan zu haben, daß es im Interesse nicht allein der Provinz, sondern des gesammten Vaterlandes liegt, sie bald zu bauen. Ob das von dem Gouvernement in dieser Beziehung angedeutete Mittel die Zustimmung, die Billigung der hohen Versammlung erhalten

werde, das ist Gegenstand der Debatte, der weiter vorzugreifen ich nicht gewilligt seyn kann. (Bravoruf.)

Referent v. Manteuffel II.: Die Debatte ist mitten in das Gutachten schon hereingeführt worden, was ich nicht vermuthen konnte, sonst würde ich schon früher gebeten haben, einige Worte äußern zu dürfen. Ich bitte dringend, festzuhalten, daß es sich nicht um die Frage handelt, ob, sondern nur um die Beschleunigung des Baues. Zweitens bitte ich, festzuhalten, daß im Staats-Haushalte ein besonderer Titel für Eisenbahnen besteht, der durch besondere Fonds gebildet ist, daß dieser Titel auf Grund des Gutachtens und unter Beirath der damaligen ständischen Ausschüsse entstanden ist, daß diesem Fonds ein besonderer Zweck gegeben ist, und daß dieser besondere Zweck eben in Unterstützung des Eisenbahnwesens besteht, daß aus diesem Fonds bisher für die östlichen Provinzen nichts gethan worden ist, daß also bisher diese Provinzen zu Eisenbahn-Unternehmungen beigetragen haben, die in andern Theilen der Monarchie unterstützt werden sind. Drittens bitte ich, festzuhalten, daß das Unternehmen in der Abtheilung nicht für ein provinzielles, sondern für ein solches erachtet worden ist, welches die größten, heilsamsten Einflüsse auf die ganze preußische Monarchie ausüben muß.

Abg. Frhr. v. Vincke: Ich kann dem geehrten vorletzten Redner aus der Niederlausitz nur darin beipflichten, daß eine Anleihe, sie mag aus Gründen erfolgen, aus welchen sie wolle, immer eine sehr wichtige und bedenkliche Maßregel ist, und zwar kurz aus den drei Gründen: Einmal, weil durch eine Anleihe, namentlich in dem Maße, wie sie hier beabsichtigt wird, der Industrie und dem Ackerbau Kapitalien entzogen werden, die zu ihrer Hebung verwendet werden können, also die Privat-Industrie leidet. Zweitens, weil wesentlich eine Anleihe dazu beiträgt, eine Klasse von Staatsbürgern zu bereichern, die sich nicht mit dem Handel, nicht mit der Industrie, nicht mit dem Ackerbau, überhaupt nicht mit einem produktiven Gewerbe beschäftigt, sondern aus Rentiers besteht, die nur, wenn ich so sagen darf, aus der Trennung der Coupons ein Geschäft machen; weil also eine inproduktive Industrie befördert wird; und drittens, weil dadurch wesentlich dem Börsenspiel: Vorschub geleistet wird, was aus Gründen, die früher gegen die Lotterie angeführt sind, aber in einem weit höhern Grade bedenklich zu seyn scheint.

Das würden, meiner Ansicht nach, die Gründe seyn, die mir eine Anleihe bedenklich machen. Natürlich müssen Ausnahmen von diesem Prinzipe gemacht werden, wenn eine politische Nothwendigkeit oder eine hohe politische Angemessenheit vorliegt. Eine solche Ausnahme würde ich für den vorliegenden Fall als begründet erkennen, und ich kann in dieser Beziehung dem verehrten Redner und dem, der nach ihm gesprochen hat, nicht beipflichten. Ich halte allerdings die politische Nothwendigkeit für begründet, namentlich aus den Gründen, die der Königliche Kommissar mit beredteren Worten auseinandergesetzt hat, als es mir möglich wäre.

Ich möchte hinzusetzen: eine gewisse Sympathie würde mich zur Votirung der Anleihe bestimmen, und zwar eine Sympathie für meine Kollegen in der Provinz Preußen, die noch weit vollständiger und größer ist, als die jenes sächsischen Abgeordneten der Ritterschaft, der in ihnen auch angenehme und verehrte Kollegen erkannt hat. Ich glaube, wir haben Ursache, unsere ganzen Sympathieen dieser Provinz zuzuwenden, von der der gesammte Staat den Namen führt, die im Jahre 1813 zuerst das Banner gegen die gemeinsamen Unterdrücker erhoben und das erste Landwehr-Regiment gebildet hat, unter der Führung eines ehrwürdigen Mannes, den wir an ihrer Spitze erblicken, einer Provinz, die vor sieben Jahren den ersten Lichtstrahl in die damals noch ziemlich dunkeln Zustände unseres öffentlichen Rechtes geworfen hat, durch Erinnerung an die theuren Verheißungen Sr. Majestät des höchstseligen Königs; — wir haben Anlaß, unsere Sympathieen den verehrten Mitgliedern dieser Provinz zuzuwenden, die sich gewiß gegründete Anerkennung selbst ihrer politischen Gegner in dieser Versammlung erworben haben durch die Gesinnungen, wozu sie mit Einmüthigkeit sich bekennt; ich meine das lebendige Rechtsgefühl, den unabhängigen Freimuth und ihren hohen Patriotismus. Ich glaube nur der Ansicht aller Mitglieder dieser Versammlung zu begegnen, wenn ich dieses ausspreche. Ich sage, meine politischen Sympathieen würden mich, wenn es sich um ein so wesentliches Interesse der Provinz Preußen handelte, bestimmen, meine vollständige Unterstützung ihm zuzuwenden, und ich kann nur lebhaft bedauern, daß die Lage der Dinge, die kein Mitglied der hohen Versammlung verschuldet hat, noch so gestaltet ist, daß ich nicht glaube, mit meiner Pflicht vereinigen zu können, in dem gegenwärtigen Augenblicke mein Votum für die Anleihe zu geben, und ich muß, wenn ich das ausspreche, namentlich an den Patriotismus der verehrten Mitglieder der Provinz Preußen, dessen ich eben erwähnt habe, appelliren, wenn ich sie auffordere, zu erklären, ob sie wollen, daß in diesem Augenblicke für einen hochwichtigen Landeszweck, der zugleich ihr Provinzialzweck ist, Staatsmittel durch eine Anleihe verwendet werden?

Die Gründe, die mich abhalten, sind theils spezielle, theils allgemeine. Ich beginne mit den speziellen. Die speziellen Gründe sind von der Lage des Geldmarktes hergenommen, und da bin ich mit dem geehrten Mitgliede der sächsischen Ritterschaft einverstanden, namentlich in dem, was es von England gesagt hat. Man hat in England wegen der jetzigen Geldklemme Bedenken getragen, dieselbe dadurch zu vergrößern, daß man eine neue Anleihe auf den Geldmarkt werfe. Es ist im Gegentheil im Unterhause die Rede davon gewesen, sogar die Ausführung der von Privaten unternommenen Eisenbahnen zu sistiren, um der Geldklemme abzuhelfen. Es scheint mir deßhalb in diesem Augenblicke nach meiner Ansicht, obgleich ich glaube, daß sachverständigere Mitglieder sich hier befinden, die ein kompetenteres Urtheil darüber aussprechen werden, ein so bedeutender Schritt nicht angemessen. Auch der Umstand, daß die Anleihe auf mehrere Jahre vertheilt werden soll, kann mich nicht beruhigen, weil ich und alle andere Mitglieder nicht im Stande sind, die Eventualitäten der nächsten Jahre und überhaupt die Zukunft zu überschauen, und weil ich durch mein Votum nicht eine Zusicherung für die Zukunft eingehen möchte, die ich nicht übersehen kann.

Eben so bin ich damit einverstanden, was das erwähnte Mitglied gesagt hat, daß darin eine gewisse Ungerechtigkeit gegen diejenigen liege, die ihr Vertrauen auf die seitherigen Maßregeln des Gouvernements durch Zeichnung von Actien bethätigt haben. Die Eisenbahn-Actien sind in ihrem Course wesentlich zurückgegangen und würden noch weit mehr zurückgehen, wenn durch die Anleihe der Kapitalienmarkt überfluthet würde. Die Ausschuß-Protokolle sind nicht veröffentlicht worden, da man sich damals noch nicht derjenigen Oeffentlichkeit zu erfreuen hatte, wie sie jetzt stattfindet; das Publikum ist daher nicht im Stande gewesen, alle die Gründe zu würdigen, die vor den Ausschüssen für den Bau der Eisenbahnen aus Privatmitteln aufgestellt worden sind. So viel drängt sich indeß auf, daß das Gouvernement damals wesentlich das Prinzip verfolgte, nur Staatsgarantie zu gewähren und keine Bahnen aus Staatsmitteln zu bauen. Der Herr Landtags-Kommissar hat gesagt, das Gouvernement wäre damals nicht im Stande gewesen, einen andern Weg einzuschlagen. Das lasse ich dahin gestellt, weil es der Vergangenheit angehört; ich muß es aber bestreiten, weil ich nicht einsehe, warum nicht auch damals eine solche Versammlung, wie die gegenwärtige, ins Leben zu rufen gewesen wäre. Aus allen den Gründen, welche in den Ausschuß-Verhandlungen vorgekommen sind, würde ich es für besser gehalten haben, wenn der Staat von Hause aus die Eisenbahnbauten in seine Hand genommen und vermittelst einer Anleihe ausgeführt hätte. Da wir aber einmal den unangemessensten Weg eingeschlagen haben und das Geld-Publikum im Vertrauen auf die Weisheit der Staats-Regierung und die gewährten Garantieen Eisenbahn-Actien gezeichnet hat, so scheint es mir eine Unbilligkeit, daß die Staats-Regierung jetzt mit der Privat-Speculation in Konkurenz treten und eine Anleihe auf den Geldmarkt werfen will, die den Cours der Actien wesentlich herabdrücken muß. Es kommt noch dazu, daß viele Actien noch nicht eingezahlt sind und viele Eisenbahnen in einer kritischen Lage sich befinden, die noch kritischer würde und fast zur Auflösung dieser Gesellschaften führen müßte, wenn der Staat jetzt eine so bedeutende Anleihe von 24 bis 30 Millionen eröffnete.

Das ist der eine Grund; ich muß aber noch einen anderen Grund anführen und mich dabei von vornherein dagegen verwahren, als ob es irgend Absicht von mir wäre, auch nur irgend eine Persönlichkeit zu berühren. Ich weiß, daß die Versammlung, wie es auch natürlich ist, da unser parlamentarisches Leben noch ein sehr junges ist, in dieser Beziehung eine gewisse Empfindlichkeit besitzt, und ich möchte namentlich die verehrten Herren auf der Ministerbank nicht irgendwie empfindlich verletzen. Ich glaube aber, daß, wenn man die Ehre hat, den Repräsentanten der Regierung einer europäischen Großmacht gegenüberzustehen, wie sie hinter mir sitzen, (Heiterkeit) man auch das Recht habe, sie öffentlich zu kritisiren, und ich verwahre mich also im voraus vor der Absicht, als ob ich Persönlichkeiten zur Sprache bringen wollte. Ich würde die Sache nicht zur Sprache bringen, wenn sie in den Vereinigten Kurien vorgekommen wäre, sie ist aber blos in der Drei-Stände-Kurie vorgekommen, und ich kann nicht annehmen, daß sie den verehrten und erlauchten Mitgliedern der Herren-Kurie vollständig bekannt sey. Ich meine den Fall von vorgestern. Wir haben leider gehört, daß der Herr Landtags-Kommissar die bedenklichen Worte „schwebende Schuld" ausgesprochen hat, was den ehrenwerthen Abgeordneten für Berlin, dessen Lob auszusprechen überflüssig ist, da sein Charakter dazu zu hoch steht, in eine große Gewissens-Unruhe versetzt hat, die den größten Eindruck auf die ganze Versammlung hervorbrachte und vermöge seiner amtlichen Stellung hervorbringen mußte. Wir haben gehört, wie des Herrn Finanz-Ministers Excellenz auseinander gesetzt hat, daß zwar die Staatscasse nach der Aufschrift der Banknoten dieselben an Zahlungsstatt annehmen muß, daß aber in Fällen, wo die Bank zur Liquidation kommen, sie von dieser Verpflichtung entbunden wäre.

Wir haben gehört, daß der Herr Justiz-Minister die Aeußerung gemacht hat, daß er mehrere Ober-Landes-Gerichte angewiesen habe, die Banknoten nicht in Zahlung anzunehmen, daß er also durch solche Verfügungen die Sicherheit derselben neutralisirt hat. Wir haben nachher gehört, daß der Herr Landtags-Kommissar dem Herrn Finanz-Minister widersprach und daß er die Voraussetzung aussprach, daß der Herr Finanzminister diese Aeußerung zurücknehmen würde; daß ferner der Herr Landtags-Kommissar, dem wir die schöne Aeußerung verdanken, daß das Gouvernement ein gutes Gewissen habe, die Versammlung veranlassen wollte, diesen Theil des Vorganges in den öffentlichen Verhandlungen zu unterdrücken und auch die sehr richtige Bemerkung derjenigen Mitglieder, welche dem Handelsstande angehören, diesen Antrag zurücknahm, und daß wir auf deren Wunsch die Debatte selbst ruhen ließen. Das sind Umstände und Zustände, die mir die allerbedenklichsten zu seyn scheinen. Die ganze Versammlung wird davon durchdrungen seyn, daß solche Aeußerungen Nachtheile für den öffentlichen Kredit haben müssen. Wenn diese zarte Pflanze, der öffentliche Kredit, auf so wenig rücksichtsvolle Weise vor einer Versammlung von 500 Personen behandelt wird, so glaube ich gerechte Bedenken haben zu müssen, in solcher Zeit dem Kredit des Staats durch mein Votum eine weitere Folge zu geben durch Bewilligung einer Anleihe, die den Zustand noch bedenklicher machen kann.

Ich glaube, daß, wenn auch diese Gründe nicht vorlägen, die Abtheilung, welcher ich übrigens keinen Vorwurf machen will, mehrere wesentliche Gesichtspunkte nicht gründlich erwogen hat. Hierzu zähle ich zunächst die Prüfung des Finanz-Etats. Ich glaube, daß bei einer früheren Diskussion, der ich nicht beigewohnt habe, diese Frage gründlich erörtert ist, und daß die Vorlage desselben als durchaus unvollständig betrachtet wurde. Darauf ist von Seiten der verehrten Vertreter der Krone bemerklich gemacht worden, daß einzelne Abtheilungen, denen solche Fragen zur Erörterung vorlägen, auch die Befugniß und die Verpflichtung besäßen, sich vollständig von dem Finanz-Etat zu unterrichten. Ich vermisse diese Erwägungen gänzlich in dem Gutachten der Abtheilung, insofern man nämlich nicht auf die Frage eingegangen ist, ob andere Titel des Etats vielleicht bereite Mittel darbieten, woraus für die Eisenbahn außer dem Eisenbahn-Fonds noch andere Fonds in Anspruch genommen werden können. Diese Frage ist in dem Gutachten, so weit ich dasselbe aufgefaßt habe, ganz mit Stillschweigen übergangen. Wenn ich nach dieser Durchsicht des Haupt-Finanz-Etats auch nicht darüber urtheilen will, so scheinen mir doch solche Titel vorhanden zu seyn, zum Beispiel der Pracht-Bau-Fonds, der nur für Verschönerungs-Zwecke der Hauptstadt bestimmt ist, welche jedenfalls zurückstehen müssen, so lange es sich um Erfüllung von Landeszwecken handelt, die der Herr Landtags-Kommissarius als die erheblichsten und wichtigsten mit Recht bezeichnet hat. Dies wäre einer von den Titeln, der sich Jedem aufdrängt, während ich dahingestellt seyn lassen will, ob noch andere Titel existiren, die die nöthigen Mittel zu der in Rede stehenden Anlage gewähren. In dieser Hinsicht hat also die Abtheilung diese Angelegenheit nicht gründlich erwogen. Es kommt noch hinzu, daß die Kostenanschläge bei Eisenbahnbauten bekanntlich sehr unsicher sind. Wir haben bis jetzt keine Eisenbahn ausführen sehen, wo mit den veranschlagten Kosten ausgereicht wäre. Um so unerläßlicher erscheint es, daß, wenn es sich um Bewilligung einer neuen Anleihe handelt, die Frage erwogen werde, ob der Kostenpunkt gründlich erörtert ist, und es würde nach meiner Ansicht die Aufgabe der Abtheilung gewesen seyn, nicht blos auf die technischen Raisonnements der Techniker des Gouvernements sich zu beschränken, sondern ihrerseits Techniker zuzuziehen und deren Gutachten in gründliche Erwägung zu nehmen.

Ich bescheide mich wohl, daß eine solche Frage in einer Versammlung von 600 Personen nicht erwogen werden kann, aber ich glaube, daß es die Pflicht der Abtheilung gewesen wäre, sie um so gründlicher in Erörterung zu ziehen. So lange ich nicht weiß, ob man mit den Mitteln ausreichen werde, so lange kann ich nicht wissen, wie ich votiren soll, denn wir haben ja von 22 Millionen, von 34 Millionen und, was weiß ich, sonst noch gehört. Es ist mir daher ganz ungewiß, ob mit diesen Mitteln auszureichen ist, und ob vollends der Fonds zur Unterstützung anderer Eisenbahnen noch Mittel gewähren wird.

Was die Unterstützung dieser letzten Eisenbahnen betrifft, so ist dies ein Moment, was vielleicht einen Theil der Versammlung, welcher dabei betheiligt ist, in Rücksicht der Lokalinteressen veranlassen könnte, der Sache eine günstigere Beurtheilung zuzuwenden. Namentlich ist bei mehreren derartigen Eisenbahnen die Provinz Westfalen wesentlich betheiligt. Es ist mir mehrfach, namentlich von Mitgliedern der Rheinprovinz, die vorzugsweise Beachtung provinzieller Standpunkte vorgeworfen worden. Ich habe es bis jetzt für überflüssig gehalten, darauf zu antworten, weil ich glaubte, daß sich im Laufe der Verhandlungen hinlängliche Momente finden würden, diese Ansicht durch mein parlamentarisches Verhalten zu widerlegen. Ich bin der Meinung, daß die provinziellen Interessen immer zurücktreten müssen, wo sie mit den allgemeinen Landes-Interessen kollidiren. Wo aber von keinem allgemeinen Landes-Interesse die Rede ist, wo es sich vielmehr um einen allgemeinen Grundsatz der Gerechtigkeit, der auf alle Provinzen gleich angewendet werden muß, handelt, da glaube ich, müssen auch die Provinzial-Interessen beachtet werden. Von diesem Grundsatze lasse ich mich leiten, und von diesem Standpunkte aus muß ich erklären, daß das Provinzial-Interesse Westfalens bei dieser Frage für mich nicht vorhanden ist. Ich füge hinzu, damit es nicht scheine, als ob ich und die anderen Mitglieder etwa glauben, ein enormes Opfer zu bringen, daß die Ansichten, welche das Gouvernement geleitet haben, für mich nicht geltend sind. Ich bin der Ansicht, daß, wenn die Versammlung sich nicht entschließen sollte, ihre Zustimmung zu der Anleihe zu geben, dann doch der Ausweg, welchen der Herr Finanzminister angedeutet hat, nämlich die Ostbahn aus den Ueberschüssen des laufenden Eisenbahnfonds zu bauen, aus technischen Gründen nicht möglich ist, und ich glaube nicht, daß eine Eisenbahn in 18 Jahren ruckweise erbaut werden kann. Wenn die Anleihe nicht bewilligt wird, so folgt daraus nach meiner Ansicht nur, daß das Gouvernement einen anderen Zeitpunkt, namentlich in Rücksicht auf den Geldmarkt, abzuwarten haben dürfte, nicht aber die Bahn stückweise anzufangen. Ich bin weiterhin der Ansicht, daß die Unterstützungen des Staates für die Eisenbahnen nur von sehr untergeordneter Rücksicht sind, insofern sie sich auf die baare Unterstützung und nicht auf die Garantie erstrecken. Die Hauptsache bleibt vielmehr immer die, dem Geldmarkt Ruhe zu lassen, so daß, wenn diese neue Konkurrenz nicht geschaffen wird, die Gelegenheit sich finden wird, daß die Aktionäre, wo sie mit ihren Zahlungen in Rückstand geblieben sind, dieselben leisten können. Wie gesagt, ich lasse mich durch solche provinzielle Rücksichten nicht bestimmen, ich lasse mich in diesem Falle nur durch allgemeine Rücksichten leiten, und da muß ich auf den Punkt zurückkommen, der mir bei der ganzen Frage der erheblichste zu seyn scheint.

(Schluß der Rede im nächsten Blatt.)