Düsseldorfer Zeitung.

№ 164 Dienstag den 15. Juni. 1847.

Geneigte Bestellungen auf die „**Düsseldorfer Zeitung**" für das mit dem 1. Juli 1847 beginnende 3te Quartal wollen die geehrten auswärtigen Zeitungsleser noch vor Ablauf dieses Monats bei den resp. Postämtern machen, um Defecte und Unterbrechungen in der Zusendung zu vermeiden. — Der Preis der täglich, mit seltener Ausnahme erscheinenden **Düsseldorfer Zeitung**, einschließlich des zweimal wöchentlich beigegebenen **Unterhaltungsblattes**, beträgt vierteljährig auf allen königl. preuß. Postämtern 1 Thlr. 25 Sgr. (incl. des Stempels); für Hiesige, welche sich an die Expedition, Grabenstraße Nr. 794, gefälligst wenden wollen, 1 Thlr. 15 Sgr. (incl. Stempel und Traglohn).

Die außerordentliche Beilage zu Nro. 163 d. Bl. werden die geehrten Abonnenten richtig erhalten haben.

Landtags-Angelegenheiten.

Sitzung der Vereinigten Kurien am 7. Juni.

(Schluß.)

(Schluß der Rede des Abgeordneten Frhrn. v. Vincke:)

Es hat uns der Königl. Kommissar gesagt, daß die Stände sich immer in der Lage befinden würden (im Gegensatz zu der Aeußerung des Mitgliedes aus der Niederlausitz), in künftigen Fällen ihre Zustimmung zu Bewilligungen für die Eisenbahn ertheilen zu können. Ich glaube, daß diese Aeußerung des Königl. Kommissars nicht ganz im Einklange ist mit dem, was wir früher aus demselben verehrten Munde gehört haben. Es ist uns früher gesagt worden, daß die Garantieen für Eisenbahnen nicht zu den Staatsschulden gehören, wozu die ständische Zustimmung nöthig wäre, sondern daß unter letzteren nur Darlehne begriffen wären. Ich frage also, wenn diese Aeußerung des Königl. Kommissars richtig wäre, was ich jedoch durchaus bestreite, wenn es namentlich die Ansicht des Gouvernements und der Krone wäre, — warum sich dann der Staat nicht immer in der Lage befinden würde, durch Garantieen für Eisenbahnen den Kredit aufs äußerste in Anspruch zu nehmen? Denn diese Garantieen müssen doch eventuell auch erfüllt werden; sie sind uns ja selbst als ein erhebliches Moment dargestellt worden; sie sind uns bei Berechnung des disponiblen Eisenbahn-Fonds in der Denkschrift in Abzug gebracht worden. Hierbei will ich beiläufig erwähnen, daß dieser ganze Eisenbahn-Fonds nur auf dem Papiere existirt.

Es ist zwar gesagt worden, der Fonds, der jetzt nur etwa 1,200,000 Thlr. beträgt, werde sich jährlich um 50,000 Thlr. vermehren und bis auf 2 Mill. anwachsen. Es ist nur ein Unglück, daß alle diese Voraussetzungen der Zukunft angehören, daß sie daher auch weit ungünstiger ausfallen können und somit die ganze Basis der Berechnung in Staub zerfällt.

Der allgemeine Standpunkt, auf den ich jetzt übergehen will, ist die unsichere Lage, in der wir uns in Beziehung auf den Rechtszustand befinden. Wir haben uns die ganze vorige Woche damit beschäftigt und Petitionen darauf gebaut an Se. Majestät den König, deren Schicksal uns noch ganz unbekannt ist; wir können selbst ihr Geschick für den Verlauf der nächsten Tage nicht wissen; wir wissen nicht, in welcher Form sie aus der Herren-Kurie hervorgehen werde, obwohl ich damit dem Zwei-Kammer-Systeme keinen Vorwurf zu machen denke, und ob sie überhaupt zur Entscheidung Sr. Majestät des Königs gelangen werden. Wenn dieser bedenkliche Fall eintreten würde, so würde bei der Rechts-Unsicherheit, in der ich mich, und mit mir viele andere Mitglieder, zu befinden glaube, die Lösung in eine ganz ungewisse Zukunft verschoben werden; und bei einer solchen Sachlage glaube ich mich nicht im Stande zu befinden, für ein Darlehn, für irgend einen Schuld-Titel meinerseits mein Votum abzugeben. Es gibt Lagen in dem öffentlichen Leben der Staaten, wo der Patriot sein Haupt verhüllt, in sein Inneres zurückgeht und den festen Entschluß faßt, nur der inneren Stimme zu folgen, welche ihm zuruft: „Thue recht und scheue Niemand!" In einem solchen Momente befinden wir uns jetzt; wir wissen nicht, was die Zukunft uns bringen wird, und haben daher nur den gegenwärtigen Moment ins Auge zu fassen. So lange nicht die Uebereinstimmung der gegenwärtigen Gesetzgebung, die das Datum des 3. Februar trägt, mit den Gesetzen vom Jahre 1820, die in derselben Gesetz-Sammlung abgedruckt sind, hergestellt ist, so lange ferner die Stände der nothwendigsten Grundlage entbehren, für die Erhaltung ihrer Rechte, der Grundlage, daß, wie es stets in Deutschland Rechtens gewesen ist, ihre Rechte nicht alterirt werden können ohne ihre ausdrückliche Zustimmung, so lange werde ich mein Votum nicht abgeben für die Bewilligung irgend eines Darlehns zu Gunsten des Staates.

Landtags-Kommissar: Es ist für mich gewiß keine angenehme Pflicht, die Versammlung nach so kurzer Zwischenzeit noch einmal mit einer Rede behelligen zu müssen. Da aber der Deputirte aus Westfalen einen Vorfall berührt hat, der in der letzten Sitzung der Kurie der drei Stände vorgekommen ist, so glaube ich, die geehrten Mitglieder der Herren-Kurie auch nicht die kurze Zwischenzeit, zwischen dem jetzigen Momente und dem Durchlesen der Verhandlung der stenographischen Berichte über den Vorfall im Ungewissen lassen zu dürfen.

Was zuerst den tragischen Eindruck betrifft, den das von mir gebrauchte Wort „schwebend" hervorgerufen haben soll, so muß ich bitten, darauf kein großes zu Gewicht zu legen. Ich hatte definirt, welche Schulden nothwendig an die Zustimmung der Versammlung des Vereinigten Landtags gebunden seyen, und davon ausgenommen die eigentlichen Verwaltungsschulden, d. h. solche Schulden, welche in bloßen Anticipationen der Staats-Revenüen auf kurze Zeit bestehen, ohne dadurch dem Lande neue Lasten aufzulegen. Soviel ich vernommen, hat diese meine Erklärung sich auch der Zustimmung der hohen Versammlung erfreut, ich hatte aber bei Stellung der Ausnahme das Wort „schwebend", in Parenthese gebraucht, soweit man eine Parenthese in mündlicher Rede andeuten kann. Dies gab zu der Bemerkung Veranlassung, daß in diesem Worte eine Gefahr für das Vaterland liege, und nahm ich davon Veranlassung, zu bitten, daß man dieses Wort als nicht gesprochen, als eine müßige Parenthese ansehen und sich lediglich an den materiellen Inhalt meiner Erklärung halten möge. Hiermit ist auch, so viel ich bemerken konnte, selbst das Mitglied, das dagegen aufgetreten war, im Wesentlichen befriedigt gewesen.

Was den zweiten beregten Gegenstand betrifft, nämlich den wegen der Bankscheine, so hat der geehrte Redner selbst bemerkt, daß der öffentliche Kredit eine zarte Blume sey, die man nicht ohne Noth berühren dürfe. In Anerkennung der Richtigkeit dieser seiner Worte hätte ich wohl erwarten dürfen, daß er nicht in dessen Verkennung Veranlassung genommen hätte, auf diese Debatte nochmals zurückzukommen. Es ist damals allerdings von einigen geehrten Rednern bemerkt worden, daß die Diskussion möglicher Weise dem öffentlichen Kredit schaden könne. Ich habe mich bemüht, diesen Eindruck aufzuheben; es sind mir mehrere Mitglieder der Versammlung bei dieser Bemühung unterstützend entgegengekommen. Ich hatte angedeutet, daß der Zweck am besten erreicht werden würde, wenn der fragliche Theil der Debatte aus dem stenographischen Berichte wegbliebe; auf die Bemerkung aber, daß es unter 500 Mitgliedern kein Geheimniß gebe und es daher weniger beunruhigend seyn werde, die Debatten zu veröffentlichen, als solche zurückzuhalten, habe ich mich sofort dieser Ansicht konformirt, obgleich, wie der Herr Marschall der drei Stände-Kurie richtig bemerkte, es meinem Ermessen überlassen gewesen wäre, diesem meinem Rathe auf eigene Autorität die Ausführung zu geben. Nochmals also, ich hätte von dem geehrten Herrn Redner wohl erwarten dürfen, daß er im Anerkenntniß des selbst ausgesprochenen Grundsatzes und nach Lage der Sache hierauf nicht zurückgekommen wäre. Ich selbst muß mich dessen enthalten und, indem ich übrigens bitte, die Verhandlungen zu lesen, sobald sie in den stenographischen Berichten erscheinen, werde nur noch eines einzigen Moments dieser Verhandlung erwähnen, ich meine des Umstandes, daß ich bezüchtigt worden bin, mich mit dem Herrn Finanz-Minister in Widerspruch gesetzt zu haben. Das ist meines Wissens nicht geschehen, wenigstens meine Absicht nicht gewesen, ich provozire dieserhalb auf den stenographischen Bericht, sobald solcher abgedruckt seyn wird.

Außerdem hat der geehrte Herr Redner hervorgehoben, daß er sich nicht im Stande befinde, mit Sachkenntniß über die vorliegende Frage zu urtheilen, weil der vorgelegte Finanz-Etat nicht die gehörigen Aufschlüsse gegeben habe. Ich lasse dahin gestellt seyn, ob in dieser Beziehung eine weitere Aufklärung hätte stattfinden sollen, hoffe aber, daß der geehrte Redner vielleicht heute noch anerkennen wird, daß in Beziehung auf seinen Wunsch wegen weiterer Aufschlüsse in Beziehung auf den Finanz-Etat die Staats-Verwaltung mit der höchsten Offenheit gegen ihn zu Werke gegangen ist. Wenn aber der geehrte Redner in dieser Beziehung sich auf ein einzelnes Moment bezogen und hervorgehoben hat, daß in dem Finanz-Etat unter dem Namen „für Prachtbauten" ein Titel mit 1 Mill. Thlr. stehe, die füglich erspart und zu nützlicheren Dingen verwendet werden könne, so muß ich bemerken, daß hier ein Irrthum obwaltet. Ein solcher Titel besteht im Finanz-Etat nicht; vielmehr ist zu einer Zeit, als die Finanzen sich in besonders günstiger Lage befanden — ich glaube im Jahre 1843 oder 1844, — eine Million Thaler zurück- und theilweise verzinslich angelegt, um die bedeutenden Bauten, welche damals in Berlin in Ausführung begriffen waren, daraus zu bestreiten, namentlich die Herstellung des abgebrannten Opernhauses und des neuen Museums. Die Beurtheilung dieser Maßregel glaube ich anheimstellen zu dürfen. Ein derartiger Titel findet sich im Haupt-Finanz-Etat, wie ich wiederholt versichern kann, nicht. Der Herr Justiz-Minister scheint eine ihn näher berührende Aeußerung selbst beantworten zu wollen.

Justiz-Minister Uhden: Ich wollte nur die Bemerkung machen, daß hier die Rede von dem Unterschiede zwischen Depositorien und Königl. Kassen war. Ein Depositorium, das bestimmt ist zur Aufbewahrung von Privat-Vermögen, kann nämlich in dieser Beziehung mit den Königl. Kassen nicht gleichgestellt werden. Es kam auf das Prinzip an, ob bedeutende Summen solcher Banknoten ad depositum genommen werden dürften. Nur darüber ist eine Entscheidung ergangen. Das ist also eine ganz andere Sache.

Landtags-Kommissar: Ich wollte noch eine meine frühere Aeußerung betreffende Behauptung des geehrten Deputirten aus Westfalen berühren; sie ist mir im Augenblick entfallen, und verzichte ich daher auf das Wort unter dem Vorbehalt, später darauf zurückzukommen.

Abg. Frhr. v. Vincke: Der Herr Landtags-Kommissar hat mir so eben vorgeworfen, daß ich die Bemerkung, die ich in Bezug auf seine Erklärung in der letzten Sitzung gemacht habe, nicht hätte zur Sprache bringen sollen, indem dieselbe nicht im Einklange stehe mit den Worten, die ich selbst gesprochen hätte, daß nämlich der öffentliche Kredit eine zarte Pflanze sey. Diesen Ausdruck habe ich gebraucht, und dazu bekenne ich mich noch. Ich muß aber den Vorwurf des Widerspruchs, der zwischen meinen Aeußerungen bestehen soll, vollkommen ablehnen. Die Ehre und die Würde meines Vaterlandes stehen mir so hoch, daß ich innig bedauert habe, einen Vorfall erwähnen zu müssen, der auch nur den Schein eines Schattens auf dieselben werfen könnte. Aber meine Kommittenten haben mich hierher geschickt, um die Interessen des Landes zu wahren, und wenn es sich darum handelt, eine Last von 32,000,000 Thlrn. zu bewilligen, so habe ich zu erwägen, ob ich dies im Interesse meiner Kommittenten, die von der Last betroffen werden, thun kann, und ob der Kredit von der Staats-Verwaltung so intakt erhalten wird, daß ich noch einen weiteren Kredit bewilligen kann. Ich habe mich daher nur in der Erfüllung einer schweren Pflicht bewegt und muß also den mir gemachten Vorwurf auf das vollständigste ablehnen.

Referent Frhr. v. Manteuffel II.: Der Abgeordnete aus der Grafschaft Mark hat in dem Gutachten der Abtheilung zweierlei vermißt. Erstens ein Eingehen in den allgemeinen Staatshaushalt und zweitens eine nähere Prüfung der Kosten-Ueberschläge. Die Abtheilung ist auf den allgemeinen Staatshaushalt nicht näher eingegangen, weil die Allerhöchste Botschaft nur darauf lautet, den abgeschlossenen Eisenbahn-Fonds, wie er jetzt besteht, mit jährlichen 2,000,000 Thlr. Einnahme fortbestehen zu lassen und nur einen Theil in Kapital umzusetzen.

Hätte also eine Prüfung des Staatshaushaltes stattfinden sollen, so hätte vorausgesetzt werden müssen, daß eine Petition, welche eine Erhöhung jenes Eisenbahn-Fonds verlangte, Veranlassung dazu gegeben hätte. Eine solche Petition hat aber nicht vorgelegen und eine Königliche Botschaft dazu auch nicht. Was nun den weiteren Punkt betrifft, nämlich die Prüfung der Kosten-Ueberschläge, so muß ich bemerken, daß allen Sitzungen der Abtheilungen das technische Mitglied des Finanz-Ministeriums beigewohnt hat, und daß mir wenigstens jede Kenntniß über Bauwesen abgeht, und kein einziges Mitglied der Abtheilung sich zu einer solchen technischen Kenntniß bekannt hat. Die Abtheilung hat sich nicht für befugt gehalten, einen Bauverständigen zum Mitglied des Landtags zu machen, ihn in die Abtheilung zu nehmen und ihm das Referat zu übertragen. Ich glaube, dieser Grund wird als Entschuldigung gelten, daß die Abtheilung nicht auf die Prüfung der Kosten-Ueberschläge eingegangen ist.

Abg. v. Saucken: Meine Herren! Ich muß bei diesem so wichtigen Gegenstande, besonders für diejenige Provinz, welcher ich angehöre, mir erlauben, Einiges, was über die Nützlichkeit der Sache gesagt ist, zu rekapituliren, um mein Votum vor der hohen Versammlung zu rechtfertigen. Ich glaube, daß die Nützlichkeit der Ausführung der Eisenbahn für Preußen von Jedem anerkannt werden wird, der sich nur einigermaßen die Lage der Provinz vor die Seele führt. Der Bau dieser Bahn berührt unsere Verkehrs-Verhältnisse aufs genaueste. Wenn hier gesagt ist, was ist aus, was soll uns aus Preußen zugeführt werden, so antworte ich darauf: Eben weil keine Verkehrstraßen sind, sind auch keine Zufuhren; hier bedingt Eines das Andere. Man hat bemerkt, wir hätten unseren Absatz nach der See. Wir haben ihn dahin, aber nur, weil alle anderen Absatzwege uns fehlen. Es ist ferner richtig bemerkt worden, daß Preußen von der einen Seite durch bedauerliche Gränz-Verhältnisse in dem

Handels-Verkehr mit den Nachbarstaaten gehindert ist. Dies ist aber gerade ein Grund, der uns um so mehr veranlassen sollte, in einen lebendigeren Verkehr mit dem Westen zu treten, der für unsere zunehmende Fabrikation von der äußersten Wichtigkeit ist. Aber auch in geistiger Beziehung, meine Herren, ist die Erbauung der betreffenden Eisenbahn von großer Bedeutung, weil ein Theil des Volks mit dem anderen dadurch in nähere, in die innigste Berührung kommt. Diese Berührung befördert die geistige Entwickelung, berichtigt die Ansichten, schleift sie hier und dort ab, und nie wird ein Volk innig und stark seyn, wenn es nicht in stetem wechselseitigen Verkehr unter sich steht. Ich glaube, die gegenwärtige Versammlung, die Vereinigung von Männern aus allen Provinzen, die hier vertreten werden, hat gezeigt, welcher Segen es ist, wenn Personen aus allen Theilen des Volkes und des Landes sich ins Auge schauen, kennen lernen und dann bei Uebereinstimmung der Ansichten und gleichem Streben sich die Rechte männlich reichen.

Es ist hier auch gesagt worden, der Nachbarstaat habe keine oder doch schlechtere Kommunikationsmittel, als wir. Dies ist unrichtig. Er hat vortreffliche. Seine Kommunikationswege sogar sind sehr gut und mit den unseren gar nicht zu vergleichen, und außer Chausseen werden bereits Eisenbahnen jenseits der Memel gebaut. Ich muß gestehen, ich betrachte uns Preußen jetzt auf einem verlorenen Posten, diesem großen Riesen des Nordens gegenübergestellt. Wenn unsere Brüder nicht hülfebringend uns nahen können, so sind wir, wenn der Strom seiner Macht über uns hereinbrechen sollte, von Kosaken, Kalmucken, Kirgisen überflutheet und verheert, zerstört das ganze Land, wenn auch Jeder seine Brust als Wall entgegenstellte. Damit nun die fernen Brüder schnell zu uns kommen können, ist es nothwendig diese Eisenbahnen zu bauen, und auch damit wir zu ihnen eilen können, wenn das geistige, leicht bewegte Volk im Westen in frevelhaftem Uebermuth es einst wagen sollte, auch nur ein Dorf unseres Landes in Besitz zu nehmen, damit wir ihnen auch unser Schwert in nerviger Faust zubringen können, daß auch nicht ein Haus diesem großen Staaten-Verbande, den wir Preußen nennen, entrissen werden kann. Jeder muß fühlen, daß Preußen, einig in sich, dadurch mächtig und stark, eine große Volksfamilie bildet, in der Alle für Einen und Einer für Alle stehen! — Es ist mir schmerzlich, hier auch noch in Spezialitäten einzugehen, ich bin aber dazu gezwungen. Es ist gesagt worden, die Provinz ist in einer Lage, daß sie selbst nicht bauen, sich selbst nicht erhalten und nur durch die Aushülfe der anderen Provinzen fortbestehen könne. Ich sage, es ist nicht so. Die Provinz zahlt, — ich will die Summe nicht genau angeben und speziell vertreten, aber ich glaube — 10 Millionen, von denen 7 Millionen für uns in der Provinz und also 3 Millionen zu allgemeinen Staatszwecken außer derselben verwendet werden. Es ist ferner gesagt worden, daß in früheren Zeiten für diese Provinz schon viel geschehen sey, und zwar auf Kosten der anderen, und namentlich in den letzten Jahren. Alle andere Provinzen haben — und wir gönnen es ihnen — seit vielen Jahren bessere Kommunikationswege und sind durch diese und den dadurch gehobenen Verkehr gerade zu der Wohlhabenheit gelangt, deren sie sich erfreuen, — wir haben unser Scherflein dazu beigetragen, und im Laufe so vieler Jahre in nicht geringem Betrage. Heute kommen in Sachsen, wenn ich nicht irre, auf 3 Quadratmeilen schon eine Meile Chaussee und in Preußen erst auf 10 Quadratmeilen und, während alle übrigen Provinzen bereits Eisenbahnen haben, werden bei uns erst die nöthigsten Chausseen angelegt, deren Zahl noch ungemein gering — erst vermehrt wurde, als unser hochherziger König vor zwei Jahren zu seinem treuen, durch große Noth heimgesuchten Volke eilte und Trost und Hülfe dringend auch die Chausseebauten befahl, die aber noch lange nicht ausgeführt, ja, an vielen Strecken alle Arbeiten eingestellt sind.

So schon zurückgesetzt — frage ich Sie, meine Herren, — wollen Sie uns auch noch die Hauptlebensader allen Verkehrs, deren Sie sich so vielfach erfreuen, auch noch in der Eisenbahn unterbinden? ich befürchte es nicht und habe mit großer Befriedigung erkannt, daß die Staatsregierung mit einer solchen Entschiedenheit und Sorge die Nützlichkeit, ja die Nothwendigkeit des Baues der Eisenbahn von allen Seiten anerkannt und hervorgehoben hat. Je mehr ich dieses freudig wahrgenommen, desto mehr schmerzt es mich, daß ich diesem Vorschlage — der nicht den Eisenbahnbau nach Preußen erst bestimmen, sondern ihn nur beschleunigen und also den Nutzen, den andere Provinzen schon genießen, nur schneller auch für Preußen herbeiführen und der den Vorwurf abweisen soll, daß durch die Verzögerung des Baues unendliche Summen verloren gehen, welche hätten gewonnen werden können; — daß ich einem solchen Vorschlage entgegentreten muß, nicht, weil ich eine hohe Versammlung und mich selbst nicht für befugt zur Bewilligung einer Anleihe halte, — nein, denn durch die Berufung des Vereinigten Landtags sind wir die Reichsstände, welche diese Befugniß haben, sondern weil ich mich nicht für dazu fähig halte, so lange nicht eine genaue Einsicht in den Staatshaushalt zugestanden und dadurch die Ueberzeugung zu erlangen ist, daß der Zweck auf keinem anderen Wege erreicht werden kann, so lange nicht die Periodizität des Vereinigten Landtages ausgesprochen und meine Bedenken gehoben sind. Aus diesen Gründen muß ich mich, ohne weiter die Spezialitäten zu berühren, auch bei der großen Nützlichkeit der Sache dagegen erklären. Denn ich muß es sagen, wenn ich alle Hütten meines Landes durch die Bewilligung des Anlehens zu Schlössern verwandeln könnte, so würde ich in dem Glauben, daß mit leichtem und ruhigem Gewissen es sich glücklicher und behaglicher in einer Hütte als mit einem beschwerten im Pallaste selbst wohnen läßt, dagegen stimmen! (Bravo!)

Abg. v. Bismark-Schönhausen: Die Gegner derjenigen Wünsche des Gouvernements, welche uns jetzt beschäftigen, theilen sich bei dieser Frage, wie bei der ähnlichen der Rentenbank, in solche, die an die Nützlichkeit des Unternehmens nicht glauben, u. in solche, die sich nicht für befähigt halten, ihre Zustimmung zu einer Anleihe zu geben. Auf die Nützlichkeit will ich nicht weitläuftiger eingehen; es ist das etwas, worüber uns nur die Erfahrung belehren kann, es ist gewissermaßen eine Glaubenssache. Ich meinestheils glaube an die Nützlichkeit, wenn auch nicht von dem materiellen und provinziellen Standpunkte aus, so doch aus dem der Konsolidirung unserer politischen und militärischen Verhältnisse. Eine andere Frage ist es, wenn selbst unter denen, die von der Nützlichkeit des Unternehmens überzeugt sind, sich solche finden, die nicht in der Lage zu seyn glauben — um einen hier parlamentarisch gewordenen Ausdruck zu wählen — eine Anleihe zu bewilligen. Wir Alle sind einig, daß der hier versammelte Landtag wirklich die Körperschaft ist, welche Anleihen zu bewilligen oder abzulehnen hat; ein Theil von uns will aber von diesem Rechte auch für nützliche Zwecke nicht eher Gebrauch machen, als bis die Regierung in Beziehung auf andere hiermit nicht zusammenhängende Punkte, namentlich die, worüber in der vorigen Woche die Kurie der drei Stände verhandelt hat, gewisse Konzessionen ertheilt haben würde; er will gleichsam ein Retentionsrecht an dem Rechte der Anleihe-Bewilligung ausüben, bis die Regierung jene Konzessionen ertheilt hat; durch diese Konzessionen soll sich die Regierung gewissermaßen die Bewilligung der Anleihe erkaufen. Ich frage, welchen Sturm würde es erregen, wenn das Gouvernement seinerseits sagen wollte, daß es gewisse administrative Wohlthaten, die es einer Provinz zuwenden oder entziehen kann, davon abhängig macht, wie die Vertreter dieser Provinz bei politischen Fragen votiren würden. (Aufregung.)

Marschall: Der Redner darf nicht unterbrochen werden.

Abg. v. Bismark-Schönhausen: Es scheint mir dies vollkommen analog zu seyn, und die Mißbilligung, die von jener Seite sich kund gibt, beweist mir, daß ich die Wahrheit gesagt habe . . . (O! Bravo!) wenn ich behaupte, daß von einer Partei eine analoge Taktik geübt wird, die man der Regierung gewiß nicht verzeihen und nicht anstehen würde, es mit dem Namen der Erpressung zu brandmarken, wenn sie sich dieselbe gestattete.

Abg. Sperling: Ich will auf die Aeußerungen, die ein geehrter Abgeordneter der sächsischen Ritterschaft zum Nachtheile Preußens gethan hat, nicht mehr zurückkommen, da sie durch den Königl. Herrn Landtags-Kommissarius bereits gehörig gewürdigt worden sind, und kann um so mehr darüber hinweggehen, als der geehrte Abgeordnete dabei dasjenige, worauf es bei unserer Berathung ankommt, ganz verfehlt hat. Daß die Eisenbahn gebaut wird, steht bereits fest, darüber dürfen wir nicht mehr debattiren. Es handelt sich nur noch um eine Beschleunigung des Baues, und daß eine solche zweckmäßig und nützlich ist, kann keinem Bedenken unterliegen. Es sind im Gutachten der Abtheilung mehrere Gründe dafür angeführt. Mit dem einen nur kann ich mich nicht einverstanden erklären, mit demjenigen nämlich, der von einer Attraction der auswärtigen Staaten gegen einzelne Landestheile handelt. Die Provinz Preußen hat in ihrer Liebe und Anhänglichkeit zu ihrem angestammten Herrscherhause einen so gewichtigen Schwerpunkt, daß bei ihr von einer Attraction eines auswärtigen Staates nie die Rede seyn kann.

Dieses Argument weise ich als Preuße zurück. Alle übrigen Gründe mache ich zu den meinigen. Ich verehre in dem Entschlusse Sr. Majestät des Königs, diese Eisenbahn herzustellen, einen hohen Beweis Seiner landesväterlichen Güte. Durch diese Bahn wird die Provinz Preußen Seinem landesväterlichen Herzen näher gerückt, und die Entfernung, welche sie von Deutschland trennt, gehoben. Ich bin überzeugt, daß dieselbe die materiellen Interessen der Provinz sehr heben und wohlthätige Folgen für sie herbeiführen werde, die wir hier vielleicht Alle noch nicht ahnen. Ich bin namentlich davon durchdrungen, daß Preußen erst durch dieselbe der wohlthätigen Folgen des Zollvereins theilhaftig werden wird, deren die anderen Provinzen sich bereits erfreuen. Und eben so wie im Interesse der Provinz Preußen dürfte die ganze Bahn und die Beschleunigung ihres Baues gewiß auch im Interesse des ganzen Staates liegen, denn durch sie wird er konsolidirt und gekräftigt.

Doch so hochwichtig dieses Unternehmen auch ist, knüpft sich doch bei mir ein Bedenken daran. Nach einem dreißigjährigen Friedenszustande, nachdem die Einnahmen des Staates sich um 10 Millionen jährlich vermehrt haben, nachdem die im Jahre 1820 consolidirte Staatsschuld und die damit verbundene Ausgabe um beinahe die Hälfte reduzirt ist, da die Nation hierauf schon die Hoffnung gegründet hat, eine Erleichterung in ihren Steuern und Abgaben zu erfahren, soll eine nicht unerhebliche neue Staatsschuld aufgenommen werden, durch welche die Aussicht des Volks auf eine Erleichterung in den Steuern hinausgeschoben, ja sogar dem Gedanken an die Möglichkeit einer Erhöhung seiner Steuern Raum gegeben wird. Ich sage einer Möglichkeit der Erhöhung der Steuern, denn wer steht dafür, daß nicht Ereignisse eintreten, die es dem Staatshaushalt unmöglich machen, den Eisenbahnfonds mit dem in der Denkschrift angegebenen Betrage fortlaufend jährlich zu dotiren? Ereignisse eintreten, in Folge deren dieser Fonds schon durch die übernommenen Garantien wesentlich mehr in Anspruch genommen werden würde, als es jetzt der Fall ist? Und wenn eines und das Andere geschähe, würde das Zurückgehen auf die Steuerpflichtigkeit der Staatsunterthanen doch immer nur der letzte Ausweg seyn.

So wie im gewöhnlichen Leben ein guter Hausvater, wenn er etwas unternehmen will, sein Unternehmen nach allen Seiten prüft, die damit verbundenen Ausgaben mit dem Auge der Sparsamkeit würdigt, und ehe er zu einem Anlehen schreitet, erst zusieht, ob er die Kosten nicht mit den ihm zu Gebote stehenden eigenen Mitteln zu bestreiten im Stande ist, so haben wir hier eine ähnliche Verpflichtung in Beziehung auf den Bau, der Gegenstand unserer Berathung ist. Es ist uns im Allgemeinen mitgetheilt, welche Richtung diese Bahn haben wird, es fehlen uns aber alle Nachrichten, aus denen wir die Ueberzeugung schöpfen könnten, daß diese Richtung in allen ihren Theilen zweckmäßig ist. Es ist uns die veranschlagte Kostensumme angezeigt. Wir wissen aber nicht, wie solche herausgerechnet ist, warum die Bauten an der Weichsel, welche zum Theil im Interesse der allgemeinen Landes-Melioration liegen, auf Rechnung der Eisenbahn gebracht sind, da doch zu Landes-Meliorationen im Staatshaushalts-Etat überhaupt schon eine bedeutende Summe ausgeworfen ist.

Es ist uns gesagt worden, um wie viel eher die Bahn hergestellt werden könnte, wenn die projektirte Anleihe negezirt worden; es ist uns aber nichts vorgelegt worden, was uns die Ueberzeugung gewährte, daß diejenige Summe, welche durch die Anleihe jährlich flüssig gemacht werden soll, nicht schon aus den jetzigen Kräften des Staatshaushalts bei einer staatsökonomischen Verbesserung seiner Einnahmen oder eine zweckmäßige Verminderung von Ausgaben, unter anderen weniger wesentlichen Titeln herbeigeführt werden könnte. Kurz, es ist die Versammlung nicht hinlänglich informirt, um die Frage, ob behufs der Beschleunigung des Baues ein Anlehen aufzunehmen sey, überhaupt übersehen, darauf ein Ja oder Nein antworten zu können. Wir aus der Provinz Preußen befinden uns dabei in der allerübelsten Lage. Ich bekenne namentlich für mich, daß die Rücksicht auf das Interesse der Provinz in Konflikt gerath mit meinem Gewissen. Jedoch! Ich stehe hier nicht als Vertreter provinzieller Interessen, sondern im Namen des Vaterlandes. Dies erleichtert mir die Entscheidung. Ich folge meinem Gewissen und antworte auf die Frage, ob zur Beschleunigung des Baues der Eisenbahn nach Königsberg ein Staatsdarlehn aufzunehmen sey, mit Nein, weil ich gewissenhaft nicht anders kann. (Bravoruf.)

Abg. v. Saurma: Erlauben Sie, hochverehrte Herren, daß ich wenige Worte gegen den baldigen Weiterbau der Eisenbahn in der Provinz Preußen spreche. Vor Allem richte ich die Bitte an Sie, halten Sie mich nicht für einen Egoisten. Ich bin ein Schlesier; wir haben unsere Eisenbahn größtentheils durch die Garantie des Staats gebaut, dankbar erkenne ich dies an, und gern möchte ich dieselbe Wohlthat meinen Staatsbrüdern in Preußen zuwenden; das Opfer muß aber nicht so groß seyn, wie es nach meinen Befürchtungen seyn würde. In dem vorliegenden Referate sind 3 Arten der Ausführung der in Rede stehenden Bahn hervorgehoben und die eine davon über 26½ Millionen, die 2te über 32½ Millionen und die 3te gegen 34 Millionen Thlr. berechnet, ob zu hoch oder zu niedrig, kann ich nicht beurtheilen, es liegen auch keine Anschläge vor. Die seitherige Erfahrung hat aber gelehrt, daß in der Regel größere Summen, als veranschlagt sind, auf dergleichen Bauten bis zu ihrer Vollendung und Ausrüstung verwendet werden. Die Bahn wird, wie ich vermuthe, nur mit einem Geleise veranschlagt seyn. Die Erfahrung hat ebenfalls gelehrt, daß Bahnen, welche weit kürzer als die vorliegende sind, zwei Geleise erhalten müssen. Sollte dies bei dieser wenigstens theilweise der Fall seyn, und sollte sie vielleicht gar bis an die russische Landesgränze fortgesetzt werden, einem Reiche, welches mit uns wenig Handel und noch weniger Wandel treibt. (Gelächter).

Hochgeehrte Herren! Ich fürchte, die Bahn würde eine Summe Geldes erfordern, vor deren Zahlung in der jetzigen geldarmen Zeit selbst der preußische Staat erzittern würde. Sollte jedoch mein Antrag keinen Anklang finden, den Bau der Bahn vor der Hand auszusetzen, so richte ich folgende dringende Bitte an Sie, meine Herren: Suchen Sie dahin zu wirken, daß er ohne Luxus und so billig als möglich ausgeführt werde. Bitten wir unsere Brüder in Preußen, daß sie uns das Land für dieselbe umsonst geben, bauen wir die Brücken wenigstens vorläufig von Holz. Die Brücke bei Wien auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist auch von diesem Material gebaut und noch kein Unglück daselbst geschehen. Bitten wir den Forst-Fiskus in Preußen, daß er uns das Holz zu diesen Brücken, zu den übrigen Eisenbahnbauten und zu den erforderlichen Querschwellen aus den gelegensten Forsten für die gegenwärtige Forsttaxe überlasse. Es kann natürlich nicht davon die Rede seyn, daß jeder Grundbesitzer sein Land umsonst gebe, welches wir zum Nutzen der Bahn bedürfen, aber von der ganzen Provinz erbitte ich es. Glauben Sie, meine verehrten Brüder in Preußen, Opfer mancherlei Art haben die Eisenbahnen uns Schlesier, zwischen dem russischen und östreichischen Kaiserreich eingeklemmt, für die Zukunft sogar des Handels mit dem seitherigen Freistaat Krakau entbehrend, auch gekostet. Viele unserer leichtsinnigen Mitbürger sind in Folge dieser Eisenbahnunternehmungen zu Grunde gegangen. Man könnte sagen, warum waren sie leichtsinnig? Aber, meine Herren, es sind auch unsere Brüder, und der Leichtsinnige bedarf mehr des Schutzes vom Staate als der Besonnene. Geben Sie wenigstens das Land dafür umsonst, daß wir ihnen die Eisenbahn bauen, welche so lange, bis das russische Kaiserreich unseren Bewohnern und Waaren seine Gränzen nicht öffnet, nach meiner Ueberzeugung nicht rentiren, nicht einmal die Betriebskosten decken wird, da wir in Schlesien mit großen Opfern bei geringer Unterstützung des Staats und unter ungünstigen Verhältnissen Eisenbahnen gebaut haben, welche wenigstens in Ober-Schlesien, der vorzustehen ich mit die Ehre habe, gewiß gut rentiren werden.

Abg. Freiherr v. Lilien-Echthausen: Da die Kompetenz-Frage hier nicht näher zur Sprache gebracht ist, so beschränke ich mich auf die Bemerkung, daß, meines Erachtens, der Landtag, nachdem er sich acht Wochen auf Grund des Patents vom 3. Febr. d. J. versammelt und die wichtigsten Beschlüsse gefaßt hat, ohne daß dagegen ein Widerspruch erhoben worden, sich jetzt nicht für inkompetent erklären kann, eine Staats-Anleihe zu bewilligen, da eben das Patent ihn dazu autorisirt. Ich gehe über zu einer Einrede, welche vom provinziellen Standpunkte aus gemacht ist.

Es soll sich nicht handeln um das Gesammt-Interesse des Staats, sondern um das einer einzelnen Provinz, es soll deshalb auch nicht zu rechtfertigen seyn, daß die bedeutende Summe, welche für den Bau der Ostpreußischen Eisenbahn verlangt ist, auf Kosten der übrigen Provinzen in dem Nutzen einer einzelnen Provinz verwendet werde. Meine Herren! Ich bin kein Kosmopolit, ein treuer Sohn der rothen Erde, werde ich zu jeder Zeit bereit seyn, für die Provinz Westfalen in die Schranken zu treten, wenn derselben Gefahr drohen möchte, durch einem Beschluß der übrigen Provinzen in ihren Interessen verletzt zu werden. Das ist aber nicht die Lage der Sache, es handelt sich vielmehr darum, das bereits im Jahre 1842 von den damaligen ständischen Ausschüssen beschlossene Eisenbahnnetz der Monarchie in seiner wichtigsten Richtung zu vollenden; ich sage: in seiner wichtigsten Richtung; denn kann es für die Gesammt-Interessen der Monarchie einen wichtigeren Schienenweg geben, als denjenigen, der den äußersten Osten durch die Hauptstadt mit dem äußersten Westen verbinden soll? Wenn bei dieser Gelegenheit zugleich einer Provinz, die deren gerade am meisten bedarf, neue Verbindungswege verschafft werden, so gereicht mir dies zur besonderen Freude.

Es ist von einem früheren Redner darauf hingewiesen worden, daß die Bahn, um die es sich handelt, keine Rentabilität gewähren würde; aber wenn ich die Denkschrift des Herrn Finanz-Ministers richtig verstanden habe, so soll eben deshalb der Staat die Bahn bauen, weil sie keine Aussicht gewährt, rentabel zu werden. Es ist von demselben Redner das Bedenken geäußert worden, ob die veranschlagte Summe ausreichen werde, die Baukosten zu decken. Ich habe das Vertrauen zu der Staats-Regierung, daß sie mit derselben Umsicht, womit sie bei Auffindung der Mittel zur Verzinsung und Amortisirung der zu machenden Anleihe verfahren ist, auch bei der Ausführung zu Werke gehen und zu dieser nicht eher schreiten werde, als bis sie sich durch Aufstellung der nöthigen Kostenanschläge von der eigentlichen Bedarfssumme vollständige Ueberzeugung verschafft hat. Es ist ferner von einer Seite nach dem Gutachten der Abtheilung verlangt worden, es solle nicht der Staat selbst bauen. Meine Herren! Ich erinnere Sie daran, daß von einem Abgeordneten der Rhein-Provinz, dem ich in dieser Beziehung volle Sachkenntniß zutraue, bereits vor mehreren Wochen eine Interpellation darüber an den Herrn Landtags-Kommissar gerichtet worden ist, warum Preußen nicht mehreren anderen Staaten gefolgt sey und die Eisenbahnen für Rechnung der Staatskasse gebaut habe. Wir haben die Gründe gehört, weshalb dies damals unmöglich war. Wenn aber jetzt diese Angelegenheit vorgebracht wird, so scheint kein Grund mehr vorhanden zu seyn, weshalb der Staat nicht, da er dazu nunmehr im Stande ist, die Bahn für eigene Rechnung bauen soll. Wenn der Staat früher nicht selbst gebaut hat, so folgt daraus doch noch nicht, daß er eine Verpflichtung habe, auch den in Rede stehenden Bau der Privat-Speculation zu überlassen. Wenn endlich erwähnt ist, daß die Geldklemme vermehrt werden würde, wenn jetzt die Anleihe kontrahirt werden sollte, und daß namentlich den Actionairen der bestehenden Eisenbahnen großer Nachtheil zugefügt werden würde, so frage ich, werden die übrigen Eisenbahn-Actien nicht alterirt werden, wenn der Staat blos die Garantie übernimmt, statt den Bau mit Hülfe einer Anleihe auf Staatskosten auszuführen? Würde es sich aber rechtfertigen lassen, derjenigen Eisenbahn, welche das große Eisenbahnnetz der Monarchie vollenden soll, nicht mindestens dieselbe Zinsgarantie zu gewähren, welche den übrigen bereits ausgeführten Bahnen schon gewährt ist? Nach allem diesen muß ich der Ansicht seyn, daß die Bedenken, welche ich von der Gegenseite gehört habe, nicht ausreichen, um die materiellen Vortheile aufzuwiegen, welche dem gesammten Vaterlande die Ausführung der preußischen Ostbahn gewähren wird.

Zum Schlusse lassen Sie mich noch daran erinnern, daß, wenn wir auch berufen und befugt sind, Anträge auf Abänderung der Verfassung zu richten — wie solches auch in der jüngstverflossenen Woche vielfach geschehen ist — doch unsere Haupt-Aufgabe die bleibt: innerhalb der bestehenden Verfassung durch unsere Beschlußnahmen die materiellen Interessen des Vaterlandes nach Möglichkeit zu fördern; und nach meiner Ansicht wird es im Lande keinen guten Eindruck machen, wenn wir lediglich des Prinzipienkampfes wegen einen Vorschlag der Staats-Regierung nicht annehmen, der nur die Beförderung der Wohlfahrt der wahren, der materiellen Interessen des Vaterlandes bezweckt. (Mehrfache Zustimmung.)

Abg. von Brünneck: Der hohen Versammlung glaube ich einige Bemerkungen nicht vorenthalten zu dürfen, um so weniger, als sie vielleicht zur Berichtigung einzelner hier geäußerter Ansichten dienen dürften. In dem Abtheilungs-Gutachten sowohl, als in der ministeriellen Denkschrift ist der Privat-Gesellschaften erwähnt, die sich für die Ausführung des großen Eisenbahn-Unternehmens, welches zur Verbindung von Berlin mit Königsberg dienen sollte, gebildet hatten, und deren Pläne nicht zur Ausführung gekommen wären. In dieser Beziehung muß ich bemerken, daß sich zwei Gesellschaften gebildet hatten, und zwar eine, bei der ich mich selbst mitbetheiligte, welche sich schon im Juli des Jahres 1843 mit Genehmigung des Finanz-Ministeriums konstituirte, dessen Wirksamkeit aber erst nach Vollendung der sehr umfassenden Vorarbeiten eintreten konnte. Seine Wirksamkeit scheiterte daran, daß die Untersuchung und Beschlußnahme über die Richtung der Bahn bis zum Schlusse des Jahres 1845 verzögert wurde, also gerade bis zu der Zeit, wo die Geld-Krise bereits im vollen Gange war. Dessenungeachtet hat die Gesellschaft den 23. Oktober 1845 mit einigen Kommissarien des Finanz-Ministeriums einen Vertrag der Art projektirt, daß von Seiten derselben die ganze Eisenbahn, von Berlin bis Königsberg, mit ihren Zweigbahnen in Ausführung gebracht werden sollte. Die Gesellschaft übernahm es, die ganzen 32 Millionen für diesen Zweck aufzubringen durch Actienzeichnung.

Die Bedingungen waren folgende: Der Staat sollte, wie bei allen anderen garantirten Bahnen, sich mit einem Siebentel des Actien-Betrages betheiligen, er sollte außerdem für die Hälfte dieser 32 Millionen, also für 16 Millionen, die Garantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent gewähren, in der Weise, daß diese Garantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für die Hälfte oder $1\frac{3}{4}$ Prozent für das Ganze geleistet würde, so lange die Bahn nicht mehr als 2 Prozent Dividende aufbringe, um so den Actionairen die sichere Aussicht auf $3\frac{1}{4}$ Prozent gewähren zu können, zu der der Staat aber keinenfalls mehr wie $1\frac{3}{4}$ Prozent zuzuschießen haben würde. Ich glaube dies anführen zu müssen, weil mehrere der verehrten Herren von der Ansicht auszugehen scheinen, daß diese Bahn gar keine Rente in Aussicht stelle. Wenn nun diese Gesellschaft, welche zum Theil aus Männern bestand, welche den Geldmarkt genau kennen und sich bei mehreren ähnlichen Unternehmungen schon früher betheiligten, doch ein Minimum von 2 Prozent Rente voraussetzte, so ist doch die Sache nicht so hoffnungslos, wie sie geschildert worden ist. Es ist allerdings sehr zu beklagen, daß die Entscheidung über die Richtung sich so sehr verzögerte. Auf die Verhandlung, auf die ich mich schon bezogen habe, ist noch bis jetzt nichts entschieden, und ich habe heute erst aus dem Munde des Herrn Finanz-Ministers gehört, daß eine weitere Verhandlung mit uns nicht hätte statthaben können, weil die ungünstige Geld-Kalamität die Sache für jetzt als unausführbar erscheinen lasse. Ich bin auch der Meinung, daß in der gegenwärtigen Krisis, welche vielleicht noch anhalten kann, die aber doch nach einigen Jahren vielleicht beseitigt seyn wird, die Gesellschaft nicht im Stande seyn würde, auf solche Bedingungen einzugehen, denn ich glaube nicht, daß irgend eine Actien-Gesellschaft günstigere Bedingungen gestellt hat. Eine zweite Gesellschaft hatte sich, so viel ich weiß, wiederholentlich um eine Konzession für die Ausführung einer Bahn von hier nach Landsberg und später nach Driesen beworben, und zwar wollte diese Gesellschaft diese Bahn bauen, ohne irgend eine Garantie oder Subvention in Anspruch zu nehmen. Sie wurde zurückgewiesen aus dem sehr richtigen und überwiegenden Grunde, weil es unmöglich sey, gerade die Strecke, welche eine vorzügliche Rente in Aussicht stelle, indem sie die fruchtreichsten Theile des Landes durchschneide und die verkehrsreichen Städte Küstrin und Landsberg an der Warthe mit Berlin in Verbindung bringe, vorweg zu vergeben.

Wenn von einem geehrten Abg. aus Schlesien an die Preußen die Bitte gerichtet worden ist, auf Land-Entschädigung zu verzichten und Naturalleistungen aller Art zu übernehmen, so glaube ich, darauf bemerken zu müssen, daß Erbietungen der Art, und zwar sehr bedeutende Erbietungen, gemacht seyn werden. Selbst der preußische Provinzial-Landtag hat sich erboten, alle Erleichterungen in dieser Beziehung eintreten zu lassen, ja, was noch mehr ist, ich kann versichern, daß auch namentlich die größeren Grundbesitzer, auf der Strecke von hier nach Küstrin schon im Dezember 1843 sich bereit erklärten, auf jede Land-Entschädigung zu verzichten. Ich weiß aber nicht, ob dies Erbieten angenommen worden ist, denn sie sind darauf nicht beschieden worden, und ich glaube, daß überall auf der ganzen Eisenbahnstrecke ähnliche Anerbieten gemacht sind. So haben auch die Kreisstände des lebuser Kreises eine Summe aus dem kreisständischen Fonds bewilligt, um daraus die kleineren Grundbesitzer zu entschädigen. Wenn ich vorhin schon erwähnt habe, daß sich eine größere Gesellschaft für das ganze Unternehmen gebildet hatte, die nicht zur Realisirung gekommen ist, weil die Untersuchung und Entscheidung sich bis zum Schlusse des Jahres 1845 verzögerte, so muß ich doch auch noch bemerken, daß die Bedingung für die Ausführung des Unternehmens ihrerseits immer die war, daß die Bahn von hier aus direkt nach Küstrin u. s. w. geführt werde. Denn bei so mäßigen Bedingungen bei der Forderung von nur $1\frac{1}{4}$ Zins-Garantie konnte unmöglich auf die Strecke, welche die beste Rente in Aussicht stellt, verzichtet werden, und das mag ein Hauptgrund seyn, weshalb uns darüber nicht eine weitere Erklärung zu Theil geworden ist.

Dies vorangeschickt, bin ich heute noch derselben Ansicht, welche ich auch im Jahre 1842 in der Ausschuß-Versammlung geltend gemacht habe. Ich habe damals geglaubt und glaube heute noch, daß es besser gewesen wäre, wenn die Hauptbahnen für Rechnung des Staats gebaut wären, damit der Staat diese in seinen Händen behalte; da dies nun aber nicht geschehen ist, so scheint es mir um so wichtiger zu seyn, daß die eine Hauptbahn, die noch zu bauen ist, und die zur Verbindung mit den östlichen Provinzen dienen soll, vom Staate selbst gebaut werde; aber ich erwarte dann auch, daß sie eine wirkliche Staats-Bahn werde, d. h. also eine solche, über welche die freie Disposition des Staats auf keine Weise, also am allerwenigsten dadurch gefährdet werde, daß sie in irgend eine Privat-Bahn einmünde. In finanzieller und staatswirthschaftlicher, besonders aber in militärischer Beziehung, halte ich es für durchaus nöthig, daß diese nach Preußen führende Bahn nicht allein eine Staats-Bahn werde, sondern eben deshalb auch von hier ausgehe. Ich halte dies für um so nothwendiger, als dem Staate dann die Mittel geboten seyn würden, sich auch mit allen übrigen Eisenbahnen in Verbindung zu setzen. Ich setze dabei voraus, daß der Plan einer Circumferenz-Bahn zur Ausführung kommen wird, welche alle bei Berlin gelegenen Bahnhöfe und also auch alle hier in Berlin mündenden Eisenbahnen in Verbindung bringt.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, von welch' außerordentlicher Wichtigkeit eine solche Verbindung seyn würde, nicht allein für den Waaren-Verkehr, sondern auch für die militärische Benutzung, für die Leichtigkeit in der Ausführung großer Militär-Bewegungen, da sodann sämmtliche Lokomotiven nach jeder Bahn mittelst der Circumferenz-Bahn dirigirt und konzentrirt werden könnten. Von dieser Ansicht ausgehend, begreife ich daher nicht wohl, warum man nicht die Strecke von Berlin bis Driesen gleich mit in den Hauptplan aufnehmen will, um so mehr, als für diese nach allen gemachten Erfahrungen eine Rente von 5 pCt. in sichere Aussicht steht. Denn ich glaube nicht, daß irgend eine der hier einmündenden Bahnen weniger rentiren wird. Ich bin also der Ansicht, daß man diese Bedingung stellen muß, und daß man sich nicht darauf beschränken darf, die Ausführung der Bahn von Driesen aus zu beschließen, sondern daß dieselbe von Berlin aus beginnen muß. Ich glaube, meine Herren, daß, wer kein Bedenken trägt, die verlangten 26 Millionen zu der Bahn zu bewilligen, um so weniger Bedenken haben wird, 36 Millionen zu votiren, die sodann incl. Circumferenz-Bahn nothwendig seyn würden; denn nach unseren eigenen Privat-Erfahrungen kann es doch nie darauf ankommen, welche Summe verwendet wird, sondern nur darauf, wie sie verwendet wird. Ich glaube daher auch, daß es nach richtigen finanziellen Begriffen viel angemessener ist, daß man 30 Millionen auf den Bau einer Bahn verwendet, die eine gute Rente in Aussicht stellt, als nur 20 Millionen auf einen solchen mit der Aussicht auf eine schlechte Rente. Ich würde daher zur Bedingung machen, daß die Strecke von hier aus direkt über Küstrin nach Driesen in den Hauptplan gleich mit aufgenommen würde, wobei es dann doch überlassen bleiben könnte, wo der Bau zunächst angegriffen werde. Sollten aber überhaupt wegen Bewilligung des Darlehns für die Ausführung der Bahn Bedenken vorherrschen, namentlich in Berücksichtigung des jetzigen ungünstigen Geldmarktes, so dürfte es angemessen seyn, die Frage dieserhalb für jetzt zu vertagen, bis das Gouvernement sich darüber entschieden haben wird, ob es nicht angemessener seyn werde, den ganzen von mir bezeichneten Plan zur Ausführung zu bringen und also zu demselben die vollen 36 Millionen zu verwenden.

Ich würde meinen, daß bis dahin und bis diese Geld-Kalamität vorüber ist, oder bis zum nächsten Landtage diese Frage zu vertagen seyn würde, ohne Nachtheil für die Sache, da der Brückenbau jedenfalls fortschreiten könnte und sodann bei um so kräftigerem Angriff des Eisenbahnbaues dieser doch noch gleichzeitig mit dem Brückenbau zu vollenden seyn würde.

Landtags-Kommissar: Ich glaube zwar in der Rede des Herrn Deputirten, der vor mir gesprochen hat, keinen direkten Vorwurf gegen das Gouvernement finden zu dürfen, dennoch aber, da das von ihm berührte Faktum in eine Zeit fällt, wo ich mich an der Spitze des Finanzministeriums befand, Auskunft geben zu müssen. Hätte man im Jahre 1843 oder Anfangs 1844 mit einer Gesellschaft über die östliche Eisenbahn kontrahiren können, so wäre es vielleicht möglich gewesen, mit einer Garantie von $3\frac{1}{2}$ pCt. auszureichen. Die Verzögerung war aber keine Versäumung des Gouvernements, sondern sie lag in der Natur der Sache. Unmittelbar nachdem in Folge der Berathung mit dem Vereinigten Ausschusse der Beschluß gefaßt war, das große Netz der Eisenbahnen zu fördern, sind bedeutende Kräfte aufgeboten worden, um den Bau der Ostbahn festzustellen. Aber eine derartige Untersuchung einer Linie von 90 bis 100 Meilen, in vier bis fünf verschiedenen Richtungen erfordert einen solchen Aufwand an technischen Kräften, daß, ungeachtet aller Beschleunigung, dennoch ein richtiges vergleichendes Resultat nicht früher hat zu Stande gebracht werden können, als zu der von dem geehrten Redner bezeichneten Zeit. Der erwähnte Vertrag mit einer Privatgesellschaft würde gewiß gern acceptirt seyn, wenn nicht im Laufe der Zeit die Geldverhältnisse sich so gestaltet hätten, daß die Gesellschaft selbst davon hätte zurücktreten müssen. Hätte der Vertrag abgeschlossen werden können, so würde die vorliegende Frage die hohe Versammlung nicht beschäftigen. Was den Anfangspunkt des Baues bei Driesen betrifft, so muß ich darauf aufmerksam machen, daß die Staatsunterstützung der Eisenbahnen, in Verbindung mit dem bewilligten Steuer-Erlaß, nach der Verhandlung mit den Vereinigten Ausschüssen durch Allerhöchste Beschlußnahme auf eine jährliche Summe von 2 Millionen Thalern basirt ist, und daß über dieses Maximum hinaus ohne anderweite Verhandlung mit den Ständen Garantien oder Zinsen nicht übernommen werden konnten. Darum mußte sich die Proposition auf den Bau von Driesen nach Königsberg beschränken, weil zu dem Bau von Berlin nach Driesen das Kapital innerhalb jener Gränzen nicht zu beschaffen seyn würde.

Von der anderen Seite ist geltend gemacht, die Sache sey nicht hinlänglich vorbereitet man wisse nicht, ob nicht Garantie und Zinsen weit über 2 Millionen Thaler hinauskommen würden. Hierauf muß ich bemerken, daß mit höchster Vorsicht zu Werke gegangen und deshalb angenommen ist, daß die garantirten oder selbst zu bauenden Eisenbahnen gar nichts aufbringen würden, ungeachtet bereits die Erfahrung vorliegt, daß die oberschlesische Eisenbahn gar keine Garantie in Anspruch nehmen wird, obgleich nicht bezweifelt werden kann, daß die niederschlesisch-märkische und die Köln-Mindener Bahn ein eben so günstiges Resultat liefern werden.

Von der preußischen Bahn ist hier die Besorgniß geäußert, daß sie gar nichts rentiren werde; ich theile diese Ansicht keineswegs, ich habe Hoffnung, daß sie sich mindestens in einzelnen Strecken gut rentiren werde, wobei freilich vorausgesetzt wird, daß ein einspuriger Weg für längere Zeit ausreichen würde. Demnach ist die Furcht, es werde etwas übernommen, was doch über kurz oder lang die Steuerpflichtigen drücken könne, in keiner Weise begründet. Was die Kosten der Bahn betrifft, so liegen allerdings noch keine vollständige spezielle Anschläge vor. Es erfordert deren Aufstellung einen bedeutenden Aufwand von Geld und Zeit. Es sind aber vollständige Ueberschläge vorhanden, und darf angenommen werden, daß die berechnete Summe nicht wird überschritten werden. Geschähe es, so müßte das Gouvernement das Fehlende aus seinen Mitteln zulegen, und die Vollendung der Eisenbahn könnte dadurch nur etwas verzögert werden. Sollte dagegen nach dem Vorschlage des ge-

ehrten Redners der Bauplan sofort auf die Strecken von hier bis Driesen ausgedehnt werden, dann könnte die auf zwei Millionen Thlr. limitirte Summe leicht überschritten werden, während doch in dieser Beziehung eben von Seiten des Gouvernements die höchste Vorsicht zu beobachten ist. Wie aber bereits vom Herrn Finanzminister erwähnt, liegt es im Plane der Regierung, diese vortheilhafte Strecke der Bahn ebenfalls auszubauen. Der Bau der Strecke von Driesen nach Königsberg ist gleichsam eine Nothwendigkeit, weil dadurch die Verbindung mit den östlichen Provinzen hergestellt wird. Die Bahn von Berlin nach Driesen ist nützlich. Da Beides nicht gleichzeitig zu erreichen war, so hat die Regierung geglaubt, das Nothwendige voranstellen zu müssen, ohne das Nützliche später vernachlässigen zu wollen.

Abg. v. Brünneck: Ich wollte mir nur erlauben, auf die Bemerkung des Herrn Landtags-Kommissars zu äußern, daß, so weit mir die Anschläge bekannt sind, die Gesellschaft, zu der ich gehört habe, von der Ansicht ausgegangen ist, daß noch bedeutende Ersparnisse dabei würden gemacht werden können. Außerdem erlaube ich mir auch noch, was die Bahn von hier nach Driesen anbetrifft, zu erwähnen, daß ich mich ganz besonders im Interesse des Gouvernements schon aus dem Grunde dafür entscheiden muß, weil sie nur 1,170,000 Thlr. Mehrkosten verursachen würde gegen die Bahn über Frankfurt, und der Staat dafür acht Meilen, sage acht Meilen Eisenbahn erhalten würde.

Abg. Röseler: Hohe Stände-Versammlung! Hier auf der Redner-Tribüne werde ich unbefangen, wie allenthalben, nach meiner Ueberzeugung sprechen, wie folgt: Als ein Abgeordneter für den Stand der Landgemeinden muß ich eine Anleihe für die preußische Osteisenbahn ablehnen und kann dafür nicht stimmen, um so weniger dafür stimmen, da wir noch schwere Kriegsschulden zahlen müssen. Ich muß diese Erklärung um so mehr abgeben, da die Bewohner des Nieder-Oderbruches fast alljährlich durch die fürchterlichen Ueberschwemmungen der Oder heimgesucht werden und trotz der dringenden Bitten die Abhülfe ihrer großen Noth bis jetzt vergeblich erwarteten. Die ergiebigsten Fluren versumpfen durch diese Ueberschwemmungen zum Theil und werden immer mehr und mehr unbrauchbar. Ich spreche nicht von der Nützlichkeit der preußischen Osteisenbahn, halte mich aber verpflichtet, auszusprechen, daß wir nach obigen Gründen keine Geldsummen aufbringen können, zu dieser Bahn, welches in Folge einer Anleihe wohl erforderlich werden könnte.

Finanz-Minister v. Düesberg: Um den Gesichtspunkt richtig aufzufassen, bemerke ich, daß es sich hier nicht um eine Anleihe handelt, wodurch neue Lasten auf das Land gelegt werden sollen, sondern es ist ein bedeutender etatsmäßiger Fonds jetzt schon vorhanden, welcher allen Berechnungen nach, wenn nicht große Kalamitäten eintreten, die Summe von 2 Millionen Thalern binnen einer gewissen Anzahl von Jahren sicher erreichen wird. Es handelt sich also blos darum, ob der Fonds, der theils schon da ist, theils mit Sicherheit zu erwarten steht, in ein Kapital umgesetzt werden soll, um auf diese Weise die Mittel zu einer schleunigen Herstellung der Eisenbahn zu finden. Das ist der Standpunkt, von dem man ausgegangen ist; und daß dieser Fonds für den beabsichtigten Zweck ausreichen werde, ist nach den sorgfältigsten Erörterungen im Finanzministerium als feststehend anzunehmen. Es handelt sich zunächst nur darum, die Eisenbahn so weit herzustellen, als erforderlich ist, um für die nächste Zeit eine Eisenbahn-Verbindung mit Königsberg herbeizuführen. Es ist dazu eine Anleihe von 22 Millionen Thlr. nothwendig; außerdem gewährt der Eisenbahn-Fonds die Mittel, um den gesammten Kapital-Bedarf von 26 Millionen Thlr. ergänzen zu können. Wenn vorhin bemerkt worden ist, daß der Eisenbahn-Fonds auf die geringe Summe von 600,000 Thlr. reduzirt sey, so ist das nicht richtig; der Eisenbahn-Fonds hat außer den Actien, die er bei den garantirten Bahnen erwirbt, und welche nicht veräußerlich sind, einen Bestand von über 4 Millionen Thlr. Dann ist bemerkt worden, der Geldmarkt sey jetzt nicht günstig für eine Anleihe. Daß der Geldmarkt in diesem Augenblick nicht günstig ist, verkenne ich nicht; allein ich hoffe, daß er in nicht langer Zeit eine günstige Wendung nehmen werde, und es kommt also darauf an, die Staats-Regierung in den Stand zu setzen, dann, wenn der günstige Zeitpunkt eintritt, mit der Anleihe vorzugehen. Dieser Zeitpunkt läßt sich voraus nicht bestimmen, und er ist so wechselnd, daß man nicht behaupten kann, er werde beim nächsten Landtage da seyn; er kann inzwischen schon dagewesen und wieder verschwunden seyn. In dieser Beziehung ist es also unerläßlich, daß man der Regierung vertraut, daß sie den richtigen Zeitpunkt wählt, um mit der Anleihe vorzugehen. Es ist ferner bemerkt worden, es würde eine solche Anleihe die Course der andern Eisenbahn-Actien drücken. Dem muß ich widersprechen, da, wenn mit der Anleihe zur richtigen Zeit von Seiten des Staats vorgegangen wird, ein Druck auf die Course der Actien anderer Eisenbahnen viel weniger zu besorgen ist, als wenn das Unternehmen in Privathände gelegt wurde, wo nicht die verschiedenen Rücksichten beobachtet werden konnen, wie es der Staat in seiner Hand hat. Wenn ferner bemerkt worden ist, daß die Kosten des Baues nach den Erfahrungen, die man bei andern Eisenbahnen gemacht hätte, sich immer noch unendlich vermehren könnten, so kann ich anführen, daß die Ueberschläge mit der Sorgfalt gemacht sind und auf solchen Sätzen beruhen, daß man mit Gewißheit darauf rechnen kann, daß sich die Kosten nicht hoher belaufen werden. Ich bemerke aber ferner, daß ja nicht auf eine ungemessene Bewilligung angetragen wird, sondern nur, daß die Summe, die noch im laufenden Eisenbahn-Fonds disponibel ist, verwendet werden könne, um damit ein entsprechendes Kapital anzuleihen, indem alsdann die Staats-Regierung im Stande seyn wird, die östliche Bahn bald vollständig herzustellen. Ich habe vorhin schon bemerkt, daß die Verwendungs-Nachweisung, wenn die Anleihe bewilligt werden sollte, dem Vereinigten Landtage zu seiner Zeit wird vorgelegt werden. Der Vereinigte Landtag wird daraus genau ersehen, wie die Gelder verwendet sind. Wenn ich dies geäußert habe, so ist das ganz in Uebereinstimmung geschehen mit der Erklärung, die ich bei einer anderen Veranlassung habe, in irgend einer Beziehung die Einsicht in den Staatshaushalt zu scheuen, und es ist keineswegs eine Sinnesveränderung, wenn ich vorher diese Erklärung hier abgegeben habe. Es ist ferner noch angeführt worden, daß überhaupt der ganze Finanz-Plan berechnet sey auf eine hypothetische Voraussetzung, daß man nicht wissen könne, ob überhaupt durch diesen Eisenbahn-Fonds die geeigneten Mittel so vollständig gesichert seyen, daß man darauf bauen könne. Ich kann darauf nur bemerken, wie auch schon der Herr Landtags-Kommissar gesagt hat, daß bei dem Eisenbahn-Fonds ohne Zweifel die nöthigen Mittel allmälig bis zu dem vollen Betrage von 2 Millionen werden ergänzt werden, und daß alle Berechnungen so gemacht sind, daß der Eisenbahn-Fonds unter allen Umständen seinen Verpflichtungen werde genügen können. Er wird nach allen Wahrscheinlichkeits-Berechnungen im Stande seyn, dies vollkommen zu leisten, und darauf beruht es auch, daß aus demselben, wenn nicht ganz außerordentliche Umstände eintreten, mehrere andere Eisenbahnen, die auch wichtig sind, zu unterstützen sind. Welche Eisenbahnen es sind, die man dabei im Auge hat, steht ziemlich fest. Sie sind bereits in der Denkschrift angeführt, und es tritt allenfalls noch die Eisenbahn nach Neu-Vorpommern hinzu. Die Bedeutung und Länge dieser Eisenbahnen läßt sich jetzt schon genügend übersehen, so daß man im Stande ist, zu beurtheilen, was man dafür thun kann, im Fall die Anleihe bewilligt wird; es wird alsdann geschehen, was angemessen ist, ohne in irgend einer Weise den Fonds selbst zu überschreiten.

Abg. v. Auerswald: Ich bedaure sehr, ganz wider meinen Wunsch und, ich darf wohl behaupten, wider meine Gewohnheit, mich zunächst gegen Angriffe vom provinziellen und selbst persönlichen Standpunkte aus vertheidigen zu müssen. Ich habe nicht geglaubt, daß ich in dieser Versammlung je in die Lage kommen würde, vom provinziellen Standpunkte aus zu sprechen; denn ich habe nicht geglaubt, daß es hier, für uns, ein anderes Preußen gebe, als das zwischen dem Niemen und der Saar. Es hat aber ein Mitglied der Ritterschaft aus der Provinz Sachsen, ganz abgesehen von der Eisenbahnfrage und abgesehen von deren Verhältniß zur Provinz Preußen, die Verhältnisse dieser Provinz, der ich anzugehören stolz bin, in einer Art und Weise berührt, die einer Antwort bedarf, wenn sie nicht zu immer weiter wuchernden Mißverständnissen Veranlassung geben soll. Manches von dem, was ich hierüber hätte sagen können, ist bereits durch ein Mitglied der Ritterschaft aus Preußen erledigt. Ich beschränke mich daher auf die Anführung einer Thatsache. Diese Aeußerungen des Mitgliedes der sächsischen Ritterschaft, auf deren Nüancirungen ich nicht eingehen will, so erheiternd sie mitunter auch war, weil mir die Sache viel zu ernst ist, waren die, welche als Resultat herausstellten, daß die Provinz Preußen dem übrigen Staate gegenüber ein nur empfangender und hinnehmender, kein dafür Ersatz gewährender und das Empfangene in genügendem Maße erstattender Theil des Ganzen sey. Es sind dies Aeußerungen, die, weil sie seit einiger Zeit oft gemacht werden, schmerzlich berühren und wirklich anfangen, langweilig zu werden. Sie verbreiten sich wie ein Wuchergewächs von Ort zu Ort, ja sie sind sogar, zu meiner Verwunderung, bis zum Mitgliede der sächsischen Ritterschaft gedrungen, welches doch andererseits bisher von dieser Provinz so wenige Notiz genommen hat, daß es glauben kann, die Eisenbahn, welche Se. Majestät der König bauen lassen will, werde außer der Aufgabe, die Abg. dieser Provinz zum Landtage zu befördern, kaum einen anderen Zweck erfüllen. (Zeichen theils des Beifalls, theils des Mißfallens.)

Die Provinzialstände von Preußen haben, wie schon erwähnt ward, veranlaßt, daß eine Kommission, gebildet aus Ständen und Beamten, zur Prüfung der Lage der Provinz zusammentrat. Aehnliche, wie die erwähnten Aeußerungen, haben die ständischen Mitglieder dieser Kommission veranlaßt, an Vorsitzenden, den Ober-Präsidenten der Provinz, folgenden Antrag zu stellen: Es würde mit Schmerz und Bedauern vermerkt — das sind ungefähr die Worte, — daß manche Verwendungen, die Se. Majestät der König seit den letzten Jahren in reichlichem Maße der Provinz zu Gute kommen ließen, so betrachtet und angesehen würden, als wären dieselben ganz unverhältnißmäßige Opfer, welche der Staat der Provinz Preußen in einem anderen Provinzen fremden Verhältniß bringen müsse, als erwachse aus denselben dem Staate eine Last, welche dem Vortheil nicht entspreche, als bilde die Provinz gewissermaßen einen bleibenden Nothstand des Landes. Diese Auffassung veranlasse die ständischen Mitglieder der Kommission zu der ausdrücklichen Bitte an den Herrn Ober-Präsidenten, er möchte die höchsten Staats-Behörden veranlassen, eine Zusammenstellung über das, was seit längerer Zeit von der Provinz Preußen in die Staatskasse fließe, und was die Staatskasse ihr gewähre, in der Art anfertigen zu lassen, daß man die Wahrheit oder Unwahrheit einer solchen Ansicht, welche man in der Provinz nach bester Ueberzeugung und nach Kenntniß der Sachlage für vollkommen ungegründet halte, ersehen und so hoffentlich den drückendsten Vorwurf zurückderen Gelegenheit gegeben habe, daß ich in der Finanz-Verwaltung keine Geheimnisse habe, daß ich in keiner Weise weisen könnte, der eine Provinz, dem Staate gegenüber, treffen kann.

Ich ersuche das geehrte Mitglied der sächsischen Ritterschaft, bis dahin, daß dieser Antrag erledigt ist, sein fernerer Urtheil zu suspendiren. Ein anderes Mitglied der sächsischen Ritterschaft hat wiederum von einer Partei gesprochen und diese Absichten und Gesinnungen vindizirt, die jedenfalls verletzend für dieselben erscheinen müssen. Da unter dieser Partei, nach den unzweifelhaften Aeußerungen des Redners, keine andere Mitglieder der Versammlung gemeint seyn können als die, welche auf die Ergänzung der Uebereinstimmung der früheren Gesetze mit den neueren wiederholt angetragen haben, da es offenbar dieselben sind, denen gegenüber er in voriger Woche vielfältig gestimmt hat, und ich zu diesen Mitgliedern gehöre, die man eine Partei nennt, was ich aber zurückweise, so glaube ich, daß ich eben so gut, wie jeder Andere, hier das Recht habe, die Sache aus dem persönlichen Gesichtspunkte aufzufassen.

Ich muß aber sagen, daß ich nicht recht absehe, wie ich es machen soll, dies Recht mit Erfolg wahrzunehmen, daß ich mich wirklich in Verlegenheit deshalb befinde. Es ist nämlich auf dem Felde, ich bitte dies Wort nicht übel zu deuten, auf dem Felde der Verdächtigung der Kampfplatz eröffnet. Es ist dies aber ein Feld, ein Kampfplatz, auf dem ich mich nicht ebenbürtig fühle. Es heißt irgendwo, ich glaube im west-östlichen Divan:

„Soll ich Dir die Gegend zeigen, mußt Du erst das Dach besteigen."

Ich, meine Herren, bin aber außer Stande, mit dem geehrten Herren das Dach zu besteigen, von welchem herab derselbe einen so trüben Blick in die Ansichten eines Theils der Versammlung thut; ich bin außer Stand, den Blick in die Gegend innerer Gesinnung zu richten, wohin er seinen Blick gewendet hat. — Ich muß also diesmal mich nur auf den einen Wunsch beschränken, daß wir uns einander mehr achten mögen! (Stürmisches Bravo!)

Zur Sache selbst mich wendend, muß ich Alles, was über die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der preußischen Ostbahn gesagt ist, mit vollster Ueberzeugung, mit wahrhafter Dankbarkeit anerkennen, namentlich das, was der Herr Königliche Kommissar uns gesagt hat. Ich thue dies in einem solche Maße, daß ich aufrichtig und mit Bestimmtheit versichern kann, daß ich kein Opfer kenne, zu dem ich berechtigt bin, welches ich diesem Zwecke nicht bringen möchte. Ich muß jedoch daran erinnern, daß es für einen seiner Ueberzeugung getreuen Menschen Opfer gibt, die er zu bringen nicht berechtigt ist. Ich halte die hohe Versammlung, wie vor mir schon viele Redner gethan haben, für vollkommen berechtigt und befugt, diese Anleihe zu bewilligen. Ich glaube aber, daß ich meinestheils diese Befugniß nur dann ausüben kann, diese Befugniß nämlich, vermittelst welcher ich eine Verantwortlichkeit für Andere, Lasten und Pflichten für Andere übernehmen soll, daß ich diese nur dann ausüben und in die Anleihe willigen kann, wenn mir die Mittel zu Gebote stehen, der Verpflichtung, welche ich im Namen Anderer übernommen habe, gewissenhaft und vollständig nachzukommen. Ich bin weit entfernt davon, zu wiederholen, was über diesen Gegenstand bereits genügend gesagt ist; ich kann mich einfach darauf beschränken, daß, so lange dem Landtage die rechtmäßige Wiederkehr nicht zugesichert ist, so lange ihm nicht bei jeder Wiederkehr die Kenntniß und zwar die genaue Kenntniß des Staatshaushalts zugesichert ist, ich mich nicht fähig fühle, im Namen Anderer, im Namen des Landes diese Befugniß auszuüben. Ich will gewiß Niemanden zu nahe treten, der eine andere Gesinnung hat; wenn ich aber bei meiner Ueberzeugung, von meinem Standpunkte aus in die Anleihe willigen sollte, würde ich nichts mehr und nichts minder thun als ein nicht gerechtfertigtes Mittel zu einem guten Zweck gebrauchen. Das ist ein Grundsatz, zu dem ich mich nicht bekennen kann, unverändert getreu einem der schönsten Wahlsprüche unseres Königshauses: sincere et constanter. (Stürmisches Brave.)

Marschall: Es ist nothwendig, die weitere Berathung und Abstimmung über diesen Gegenstand bis zur nächsten Sitzung zu verschieben. Die nächste Sitzung wird morgen um 10 Uhr stattfinden, und die jetzige ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung 4 Uhr.)

Sitzung der Vereinigten Kurien vom 8. Juni.

Referent v. Manteuffel II.: Ich glaube durch einige Worte wiederholen zu dürfen, welchen Gang die geistige Debatte genommen hat. Wenn ich derselben richtig gefolgt bin, so haben sich folgende Ansichten herausgestellt, zunächst eine Ansicht, welche die Zustimmung ertheilt, die in der Allerhöchsten Proposition nachgesucht worden ist, alsdann eine zweite Ansicht, welche diese Zustimmung zu ertheilen nicht gewilligt ist, und diese Ansicht spaltet sich wiederum ihren Motiven nach in zwei Richtungen.

Die eine Richtung erklärt, daß sie diese Zustimmung nicht ertheilen könne, weil sie sich nicht in der Lage befinde, eine Zustimmung zu der Anleihe jetzt zu ertheilen, die zweite Richtung erklärt dagegen, daß sie von der Nützlichkeit dessen, was durch diese Anleihe erreicht werden soll, nicht überzeugt sey, sich aber vollkommen in der Lage zu befinden glaube, um diese Zustimmung zu ertheilen. Ich glaube, daß an diese Punkte die bevorstehende Debatte sich anzuknüpfen haben dürfte; ich bemerke aber zugleich, daß noch einige Petitionen zur Debatte stehen. Der eine Theil dieser Petitionen beantragt besondere Ausführungsarten, und diese Petitionen werden erst dann näher erörtert werden können, wenn überhaupt ein Votum in der Hauptsache abgegeben ist. Dagegen liegt noch eine Petition des Abg. Hansemann vor, welcher in derselben zwar für den Bau der Eisenbahn sich ausgesprochen hat, aber die Mittel dazu nicht durch eine Anleihe beschafft, sondern aus dem Staatsschatze entnommen wissen will. Das Gutachten der Abtheilung befindet sich bereits in Ihren Händen, es ist indessen noch nicht vorgetragen worden. Der Antragsteller wird im Laufe der heutigen Verhandlung das Wort bekommen, und ich glaube, daß es am zweckmäßigsten seyn würde, wenn, bevor der Antragsteller das Wort erhält und alsdann jedenfalls seine Petition näher motivirt, mir als Referenten gestattet wird, vorher das Gutachten der Abtheilung vorzutragen. Ich habe übrigens vor der Sitzung mit dem Antragsteller mündlich Rücksprache genommen, und dieser ist mit meinem Vorschlage einverstanden.

Abg. Siebig: Hohe Versammlung! Bereits im Jahre 1842, als die Vereinigten ständischen Ausschüsse hier versammelt waren, wurde als nothwendig erkannt, daß das

(Fortsetzung in der Beigael.)