

I.

Die Neuorganisation des preußischen  
Ministeriums 1877—78.

1. Die Errichtung eines Eisenbahnministeriums;  
Camphausens Abschied.

23. März 1878.

Der Reichskanzler Fürst Bismarck kehrte erst am 14. Februar 1878, also nach einer Abwesenheit von 10 Monaten, nach Berlin zurück, hatte aber in der Zwischenzeit wiederholentlich entscheidend in die Staatsgeschäfte eingegriffen. Im Oktober 1877 erhob er Bedenken gegen die von dem Minister Grafen Fritz Eulenburg vorgeschlagene neue Städteordnung; derselbe bat darauf um seine Entlassung, erhielt jedoch zunächst nur einen sechsmonatlichen Urlaub, während dessen ihn der Landwirtschaftsminister Dr. Friedenthal vertrat, bis Graf Botho zu Eulenburg zu seinem definitiven Nachfolger ernannt wurde. Im März 1878 erfolgte der Rücktritt des Finanzministers Camphausen; sein Nachfolger wurde der bisherige Oberbürgermeister von Berlin, Sobrecht. Die bezüglichen Verhandlungen werden in dem folgenden Abschnitt der Reichstagsreden zusammengestellt werden. Der Landtag trat am 21. Oktober 1877 zusammen, vom 10. Februar bis 13. März 1878 wurden die Sitzungen ausgesetzt, um dem Reichstage Raum zu geben. In dem letzten Abschnitt der Session wurde dann unter dem Titel „Nachtrag zum Staatshaushaltsetat“ ein Gesetzentwurf

vorgelegt, welcher dreierlei bezweckte: 1) die Ernennung eines besonderen Vizepräsidenten des Staatsministeriums mit einem Gehalt von 36000 Mark, da Fürst Bismarck dasselbe in seiner Stellung als Reichskanzler beziehe, mithin dem Staate erspare; 2) die Errichtung eines eignen Eisenbahnministeriums, wodurch außer dem Ministergehalt und einer Dienstwohnung eine Mehrausgabe nicht bedingt sein würde; 3) den Uebergang der Forst- und Domänenverwaltung vom Finanzministerium auf das Landwirtschaftsministerium. Zur Verteidigung dieser Vorschläge erschien der Ministerpräsident in der 72. Sitzung des Abgeordnetenhauses am 23. März 1878. Erster Redner dazu war der Abg. Miquel, welcher, wie tags zuvor der Abg. Richter, es bedauerte, daß diese wichtige Vorlage erst in einem so vorgerückten Stadium der Session eingebracht werde. Was den ersten Teil derselben betreffe, so werde der Redner mit seinen Freunden die Genehmigung dazu aussprechen, da der Reichskanzler und Ministerpräsident allerdings dringend einer Entlastung bedürfe; die anderweitigen Organisationen erschienen aber, abgesehen von mannigfachen sachlichen Bedenken, zunächst mindestens nicht dringlich, und seien daher zur Zeit abzulehnen, bis die betreffenden Fragen gründlich erwogen worden seien. Fürst Bismarck hielt folgende Rede hierzu:

Der Herr Vorredner hat im ganzen unsre Vorlage mit beredteren Worten vertreten, als ich es imstande sein würde, wenn ich vollständig gesund und nicht in der Lage sein würde, wegen Unwohlseins die Nachsicht des Hauses in Anspruch nehmen zu müssen. Es hat mir einen eigentümlichen Eindruck gemacht, in allen einzelnen Positionen mit der ihm eignen klaren Beredsamkeit die Vorlage verteidigen zu hören und zu sehen, daß er doch zu dem Konklusum kam, er müsse mit Ausnahme eines von den drei Punkten, die sie in der Hauptsache betrifft, gegen sie stimmen. Das Hauptmotiv für ihn ist, daß die Vorlage intempestiv, nicht dringlich, nicht hinreichend vorbereitet sei. In letzterer Beziehung muß ich aber sagen,

gehen die Ansprüche, die er für die gründliche Vorbereitung stellt, soweit, daß ich glaube, daß, wenn wir sie alle erfüllen sollten, wenn wir solche Reform in der Ministerialverfassung einbringen, kaum die Jüngsten von uns sie erleben würden, — ich wenigstens habe keine Aussicht darauf.

Was nun die Ungelegenheit der Zeit betrifft, so muß ich in der Beziehung auch mit Rücksicht auf eine Aeußerung, die der Herr Abgeordnete Richter in der letzten Sitzung gemacht hat, um der Regierung die Schuld für diese Ungelegenheit zuzuschreiben, doch historisch erwähnen, wie diese Interimssession, in der wir uns befinden, zustande gekommen ist. Als ich nach Berlin kam, war die Sachlage die, daß der Landtag aus der im ganzen Reich in der Regel geübten Rücksicht, dem Reichstage das Feld frei zu lassen, seine Sitzungen vertagt hatte. Ich nahm an, und mit mir meine sämtlichen Kollegen im preussischen Ministerium, daß diese Haltung des Landtages so lange dauern werde, bis das Hindernis seiner Sitzungen, nämlich die Reichstagsession, aufhörte. Ich war der Ansicht, daß der Landtag überhaupt nicht vor Schluß des Reichstages seine Thätigkeit wieder aufnehme. Ich habe auch, seit ich wieder hier bin, nichts gehört und erlebt, was mich in dieser Ansicht hätte irre machen können. Ich habe die Tagesordnung des preussischen Landtages zuerst für eine des Reichstages gehalten, da ich das Datum nicht ins Auge gefaßt hatte. Nun, meine Herren, nachdem der Landtag fortbestand und nicht geschlossen war, war er ja vollkommen in seinem Recht, wenn er, soweit es ihm opportun schien, zu Sitzungen zusammentrat, — aber die Regierung war von dieser seiner Absicht nicht unterrichtet (Bewegung).

Ich war im Staatsministerium nicht unterrichtet; ich habe meine Herren Kollegen danach gefragt, ob einer von ihnen amtlich unterrichtet gewesen war, und sie haben mir das verneint. Wird das bestritten, so erwarte ich, daß der Akt, — er muß ja festzustellen sein — durch welchen die Regierung davon unterrichtet ist, vor Erlaß jener Tagesordnungen, von denen ich spreche, vorgelegt werde. Für diesen Fall kann es ja an meiner Nachlässigkeit liegen, daß ich ihn nicht gelesen habe; ich glaube aber nicht, daß er existiert. Ich bin, wie gesagt, in der Ueberzeugung gewesen, daß der Landtag seine Thätigkeit erst nach dem Schluß des Reichstages wieder aufnehmen würde, daß wir also vollständig die Zeit haben würden, bis dahin die Vorlagen, die wir noch zu machen hatten, vorzubereiten. Wenn jetzt nun, nachdem die Sitzungen des Landtages früher wieder aufgenommen sind, als ich erwartet hatte und nach dem, was mir bekannt war, erwarten konnte, die Vorlagen hergestellt werden sollten, da wir doch nicht unnötig den Landtag gegen seinen Willen so lange hier zurückhalten wollten, — so ist da diligentia prästiert, soweit wir konnten.

Man könnte sagen, wir hätten in der ersten Sitzung vor acht Tagen diese Vorlage einbringen können, da war sie aber noch nicht fertig. In einem Ministerium, in dem der Minister des Innern fehlt\*), in dem der Finanzminister in seiner Thätigkeit seit fast zwei Wochen, glaube ich, schon fehlt, arbeiten sich die Vorlagen nicht so rasch; sie wollen entworfen sein, es hat eine erhebliche kalkulatorische Arbeit stattfinden müssen; das Staats-

\*) Vgl. die Einleitung zu dieser Rede.

ministerium muß darüber beraten, es muß die Einwilligung Sr. Majestät zu den Vorlagen erbitten! Das alles sind Sachen, die wir nicht in vierundzwanzig Stunden, nicht in drei Tagen herstellen können, auch bei dem größten Fleiß in den Arbeiten — wir haben sie nicht früher liefern können! Hätte ich geglaubt, daß diese Vorlagen auf Schwierigkeiten stoßen würden, daß sie eine längere Arbeit erforderten, so wäre es ja indiziert gewesen, daß der Landtag jetzt geschlossen und nach dem Schluß des Reichstages wieder einberufen würde, um diese Angelegenheit zu erledigen. Es kommt das ja ganz darauf an, wie viele Sitzungen wir gebrauchen. Können wir die Sache in einer oder zwei Sitzungen erledigen, so wird der Reichstag sich ja wohl so lange gedulden, obschon mir von den außerpreussischen Abgeordneten in meiner Eigenschaft als Reichskanzler wiederholt Vorwürfe darüber gemacht werden, daß gerade der größte Staat in Deutschland und derjenige, bei dem die Berufung und Schließung des Landtages von dem deutschen Kaiser in derselben Person abhängt, ein Beispiel gäbe, das, wenn andre es nachahmen, von uns getadelt zu werden pflegt. Wenn aber die Sache so viele Vorbereitungen erfordert, wie der Herr Abgeordnete Miquel sagt, dann werden wir, so ungern wir daran denken, einer neuen Session des Landtages nach Schluß des Reichstages uns nicht entziehen können. (Bewegung.)

Es ist von dem Herrn Vorredner gegen die Vorlagen eingewendet worden, daß diese Dinge nicht dringlich seien. In Bezug auf den einen Punkt, den er selbst bereit war, zu bewilligen, den stellvertretenden Ministerpräsidenten, fällt diese Frage, wenn er eben bewilligt wird. Ich halte sonst auch diesen Punkt für dringlich, wenn das be-

schlossene Reichsstellvertretungsgesetz<sup>\*)</sup> überhaupt zu einer Wahrheit werden soll, wenn die Reform im Finanzwesen durch näheres Aneinanderschließen der preussischen und der Reichsverwaltung verwirklicht werden soll, weil ich dann zweifle, daß bei diesem Umfang der finanzministeriellen Geschäfte auch selbst nach Abtretung der Domänen und Forsten der Finanzminister die nötige Zeit und Arbeitskraft haben werde, um das Ministerpräsidium und neben demselben die gesamten Geschäfte des Reichskanzlers zu vertreten.

In früheren Zeiten mögen die Geschäfte des Finanzministeriums weniger umfänglich gewesen sein oder weniger Arbeit erfordert haben, denn die Zeit, die ich vor 1866 mit meinen finanzministeriellen Kollegen verlebt habe, hat mir nicht den Eindruck gemacht, als ob sie damals mit Arbeit überlastet gewesen wären. Die finanzministerielle Maschine, wenn ich sie ohne kränkende Nebenbedeutung so nennen darf, ist so vorzüglich organisiert, arbeitet bei der geschulten Durchbildung ihrer sämtlichen Organe so sicher, daß ein Finanzminister, der einen weiteren Ehrgeiz nicht hat, sich mit dem Unterschreiben der Concepte und Munda jahrelang über Wasser halten kann (Heiterkeit), ohne daß ein Mangel an Thätigkeit, ja selbst ein Mangel an Beruf für das Amt, welches er übernommen hat, sehr auffällig in der Oeffentlichkeit bekannt wird. Aber jetzt muß ich sagen, halte ich es kaum für möglich, daß der Finanzminister, der eigentlich der natürliche stellvertretende Vorsitzende in Preußen wegen der durchgreifenden Beschaffenheit seines Ressorts

\*) Das Stellvertretungsgesetz für den Reichskanzler war vom Reichstage am 11. März angenommen worden.

in Bezug auf die andern wäre, die Präsidialgeschäfte nebenbei besorgt. Insofern halte ich auch die Bewilligung eines Stellvertreters für dringlich, wenn man nicht darauf rechnen kann, daß der zu Vertretende mit voller Sicherheit den ganzen Geschäftsumfang ohne Unterbrechung wird besorgen können. . . . Die Herren verzeihen, wenn ich sitzend weiter spreche. (Der Redner setzt sich.)

Aber für besonders dringlich halte ich namentlich die Eisenbahnseite der Vorlage, die wir Ihnen machen, und in gewissem Maße auch gerade aus dem Grunde, weil jetzt der Posten des Finanzministers unbefestigt ist. Auf die Frage der anderweiten Zulegung der Forsten komme ich zurück, ich will mich zunächst mit der Dringlichkeit der Eisenbahnfrage beschäftigen.

Die Vorlage, die uns heute beschäftigt, ist von mir zuerst vor 15 oder 16 Jahren im Jahre 1862 gemacht worden, und ich habe damals zuerst die Schwierigkeit kennen gelernt, die es hat, von einem Ministerium etwas abzutrennen; Zulegung der Geschäfte wollen sie alle, auch wenn sie überbürdet sind, — ich kann mir nicht anders denken, als aus einem gewissen natürlichen berechtigten Ehrgeiz zu herrschen und den Rayon ihrer Herrschaft möglichst weit auszudehnen; sie nehmen alle Ressorts, keiner will was abgeben, und ich habe es erlebt, daß daraus sofort Kabinettsfragen von den Kollegen gemacht wurden, zu einer Zeit im Jahre 1862, wo es schwer war, überhaupt einen Minister zu finden, der die Verantwortlichkeit für unsre Lage übernehmen wollte; es wurde eine Kabinettsfrage daraus gemacht, ja, es wurde noch etwas andres, es wurde an das Element der Gemütlichkeit appelliert, als wenn man in einer Corpsverbrüderung lebte: „wir wollen uns nicht trennen, sondern ein einig

Ministerium von Brüdern bleiben“ (Heiterkeit), und es wurde eine jede Befürwortung einer solchen Trennung wie Verrat an der Corpssfarbe angesehen; in der Hauptsache war es aber immer derjenige Kollege, also hier der Finanzminister, der etwas abgeben sollte, und wenn selbst dieser mit einem geringeren Geschäftsumfange zufrieden gewesen wäre, so waren es seine höheren Untergebenen, die es als Ehrensache betrachteten, sich diesen nicht verkürzen zu lassen. Ich bin darauf in bewegten Zeiten den inneren Angelegenheiten vielleicht mehr entfremdet worden, aber ich bin vor vier bis fünf Jahren in den Zeiten der Ruhe sofort wieder auf diese Angelegenheit zurückgekommen; ich habe versucht, in irgend einer Gestalt den Mängeln, an denen, wie ich glaube, unser Eisenbahnwesen leidet, dadurch Abhilfe zu schaffen, daß es einer isolierten Verantwortlichkeit unterzogen wird, daß derjenige, der es thatsächlich verwaltet, — denn ein Handelsminister kann unmöglich alle die heterogenen Fächer, die ihm heute untergeben sind, selbst so im Detail erlernt haben und so verstehen, daß er sie alle direkt verwalten könnte, — . . . ich erstrebe also, daß derjenige, der sie verwaltet, sich nicht gedeckt fühlen soll durch einen andern, der über Details doch in der Regel wird sagen müssen: „ich werde mir von technischer Seite die Sache vortragen lassen,“ sondern daß er selbst vor Ihnen, vor seinen Kollegen und vor dem König steht, und persönlich mit Wort und Schrift das verantworten muß, was in seiner Eisenbahnabteilung geschieht. Das ist eine Notwendigkeit, von der ich stets überzeugt gewesen bin, und die mich schließlich auf den Gedanken gebracht hat, die Reichseisenbahnvorlage, um sie kurz zu bezeichnen, zu machen. Ich habe diesen Weg gewählt einmal, weil ich

fand, daß die Gerechtigkeit gegen das Reich es erforderte, eine stärkere Konzentration der Eisenbahnverwaltung, Gesetzgebung, Leitung, wenn sie überhaupt erstrebt würde, zunächst dem Reiche anzubieten, und erst, wenn das Reich es ablehnt, sich damit zu befassen, daß ich dann erst den preußischen Staat, als den größten, berufen sehen würde, eine feste Führung in der nationalen Eisenbahnpolitik auf eigene Rechnung zu übernehmen bis zu dem Zeitpunkt, wo das Reich sich vielleicht bereit finden läßt, ohne die, wie ich glaube, unbegründete Besorgnis für eigene Rechte der einzelnen Regierungen auf den Reichseisenbahngedanken einzugehen. Ich habe auch deshalb diesen Weg gewählt, weil ich die Ueberzeugung hatte, daß, wenn diese Aufgabe auf den nationalen Weg gebracht würde, sie dann mit weniger Bedenklichkeit und mit frischeren Kräften in Angriff genommen würde. Könnte ich Ihnen für die heutige Vorlage irgend einen nationalen Gesichtspunkt für die Sache geltend machen, so glaube ich, würde Ihre Zustimmung nicht so sehr von des Gedankens Blässe angekränfelt sein, der nationale Zug würde geholfen haben, die Sache zu tragen, und das hat sich damals bestätigt, wie jemand sich trivial ausdrückte: das Reichspferd zieht stärker als das Staatspferd; es hat sich also dadurch bestätigt, daß der Gedanke, dessen Verwirklichung ich nach wie vor stets entgegenstrebe, damals nach langen Kämpfen die Zustimmung aller Minister erhielt. Der bisherige Finanzminister war nicht von Hause aus von der Wichtigkeit überzeugt; nachdem wir im Prinzip die Zustimmung dazu erhielten, ist es uns gelungen, die Zustimmung beider Häuser des preußischen Landtages zu einer Aufgabe, ich kann wohl sagen, der Entfaltung zu gunsten

des Reiches zu gewinnen. Es schien also vor drei Jahren, daß die Sache außerordentlich günstig läge. Aber ich bin schon damals mit der Inangriffnahme vertröstet worden, wenn sie im Sommer geschah, daß das Budget dringender zu erledigen sei; — wenn sie im Herbst geschah: daß vor allen Dingen das Budget bis zum Januar fertig gestellt sein müsse; — wenn sie im Januar geschah: daß es jetzt zu spät sein würde, eine so bedeutende Vorlage zu bringen. So bin ich vertröstet und in meinen Anstrengungen und Erwartungen dilatorisch behandelt worden in einer Weise, die für mich geradezu persönlich kränkend war. Ich hatte die Bewilligung der Sache im Prinzip von meinen Kollegen, ich hatte die Bewilligung der Sache im Prinzip vom ganzen Landtage, und, obschon Ministerpräsident, habe ich mich absolut unfähig finden müssen, die Sache auch nur einen Schritt weiter zu bringen. Die Bewilligung half mir ganz und gar nichts, wenn im konkreten Fall der passive Widerstand — von welcher Seite, ist in dieser verwickelten Maschine kaum zu ermitteln — mit solchem Erfolg geleistet wird, daß ich nach zwei oder drei Jahren kaum imstande gewesen bin, auch nur die Frage, ob und in welcher Form wir das Reich fragen und uns vom Reich den wahrscheinlichen Korb in der Sache holen wollen, noch gar nicht zur Erörterung im Staatsministerium zu bringen gewesen ist. Es ist dort nicht gelungen, auch nur annähernd ein Verständnis zwischen dem Handelsministerium und dem Finanzministerium über die Schätzung der Gegenstände, über die Sache, die man etwa vom Reich erlangen könnte und über die Form, in der die Sache zu behandeln wäre, innerhalb des preußischen Staatsministeriums zustande zu bringen. Ich kenne diese

Summe noch nicht, auch nur annähernd nicht, und es ist mir in allen diesen letzten drei Jahren wieder so gegangen, daß ich auf den nächsten Herbst vertröstet bin. Auch der Herr Abgeordnete Miquel sprach vom nächsten Herbst, ich glaube sogar vom Oktober. — Sind wir denn im Oktober schon hier versammelt? Und wenn wir versammelt sind, haben wir dann Zeit für andre Dinge als zunächst die Budgetberatung, bis der Reichstag kommt, und um dem Reichstag Platz zu machen, daß auch er sein Budget beraten könnte?

Wenn ich nun vier, fünf Jahre auf diese Weise von einem Jahr zum andern vertröstet worden bin, und wenn ich fühle, daß meine Kräfte abnehmen, und ich nicht lange mehr für die Sache, die meiner Ueberzeugung nach dem Lande unentbehrlich ist, werde thätig sein können, dann können Sie es mir nicht verdenken, wenn ich lediglich aus patriotischem Gefühl für diese Sache eintrete, und ich kann für meine Person nicht die Verantwortlichkeit für irgend eine Konzession meinerseits übernehmen, die dahin ginge, noch mehr Zeit in dieser Sache zu verlieren.

Es sind in unsern Eisenbahnverhältnissen ja doch manche Zustände, die auf das wirtschaftliche Gebiet dermaßen zurückwirken, daß in der Zeit des wirtschaftlichen Notstandes doch der Frage näher getreten werden muß: kann es ohne Schaden nicht einen Monat, sondern 9 bis 12 Monate länger so bleiben, und ist es nicht unsre Pflicht, die Sache früher anzufassen? Ich will nur einige Beispiele anführen, wie augenblicklich die Eisenbahnpolitik auf andere wirtschaftliche Verhältnisse zurückwirkt. Von seiten der Königlichen Forstverwaltung sind mir Klagen zugegangen, die mit Zahlen belegt werden können, wie

die Erträge der Forsten zurückgegangen sind, und wie namentlich in der Provinz Schlesien von der österreichischen Grenze bei Ratibor bis etwa zur Warthe herunter die Holzpreise gerade dort gefallen sind und das Holz unverkäuflich geworden ist, wo früher der beste Absatz war, nämlich dort, wo die großen Verkehrsadern der Eisenbahn und der Oder liegen. Es kommt dies davon, daß die königlichen Forsten dort der Konkurrenz des österreichischen Holzes aus Galizien u. a. unterliegen, welches von den Eisenbahnen, und zwar von den Eisenbahnen, welche unter königlicher Verwaltung stehen, zu einem Preise gefahren wird, daß es nach der Meinung der Forstverwaltung zu dem Preise nicht auf dem kürzesten Chauffeewege gefahren werden kann. Es geht daraus hervor, daß wir zu gunsten der österreichischen Staatswaldungen und Forstbesitzer zu der Zeit, als der Raupenfraß und Käferfraß das Holz wohlfeiler machte — daß wir da Ausfälle, ich will einmal die Ziffer von 2 Millionen nennen, in unseren Forsten erhalten, die nicht alle hierher treffen werden. Aber wie decken wir diese Ausfälle in unseren Staatsrevenüen? Doch dadurch, daß wir, da wir indirekte Hilfsmittel im Lande nicht haben, den direkten Steuern, sagen wir der Klassensteuer, der Einkommensteuer, das zuschlagen, was uns an Forstrevenüen ausfällt, hauptsächlich wegen der wohlfeileren Beförderung österreichischen Holzes. Bezahlen wir auf diese Weise nicht unsre Klassensteuer an den österreichischen Forstfiskus? Sind solche Zustände vernünftig, sind Zustände vernünftig, wo selbst Eisenbahnen, die sich in einer Hand befinden, gegeneinander rivalisieren und sich die Frachtgüter möglichst wohlfeil abjagen, wenn dazu kommt, daß die österreichischen Frachten wohlfeiler sind, als es bei

uns zulässig wäre, und wohlfeiler gemacht werden durch das System der sogenannten Refakten; indem ein erheblicher Teil der Fracht bonifiziert wird für gewisse Gegenstände, für deren wohlfeile oder Gratisbeförderung man gewonnen ist? Ein andres Beispiel aus Forsten bietet in der Gegend von Eschwege die ungarische Lohe, die zu einem geringeren Preise als aus der 1 $\frac{1}{2}$  Meilen von dort gelegenen Forst gefahren werden kann. Das sind so unrichtige Verhältnisse, durch welche die ganze natürliche wirtschaftliche Gravitation und Stetigkeit unsrer Zustände nach der Willkür einzelner Eisenbahnverwaltungen verschoben wird in einer Weise, auf die kein Mensch sich einrichten kann, wo keine menschliche Möglichkeit richtiger Berechnung einer Produktion mehr vorhanden ist. Die Eisenbahnen sind bei der jetzigen Verfahrenheit in der Lage, durch beliebig wohlfeile Transporte von Erz und Kohle, durch Begünstigung der Expeditionsmodalitäten, das eine große industrielle Etablissement auf Kosten eines andern zu fördern, das eine zu ruinieren, wenn sie sich ihm feindlich stellen wollen, das andre nach ihrer Willkür in Prosperität zu bringen. Das sind unnatürliche Zustände, unter denen die stetige und regelmäßige wirtschaftliche Entwicklung leidet, da kann nur eine fach- und sachkundige Hand helfen, die in unser Eisenbahnsystem eingreift. Nach fünf Jahren, während welcher es mir mit schlechtem Gewissen als Minister nicht möglich gewesen ist, dem abzuhelpen, noch ein sechstes hinzuzusetzen, dazu kann ich meine Zustimmung freiwillig nicht geben. Ich will die Frage, ob wir ohne Mitwirkung des Landtages, also ohne einen größeren Geldverbrauch, als das Budget uns gewährt, in der Lage sind, durch Königliche Verordnung — ich meine nicht die

Vorlage — aber die dringendste Abhülfe zu schaffen, ob wir nach der Auslegung, die der Artikel 45 der Verfassung, daß dem Könige die Exekutivgewalt und die Ernennung der Minister zusteht, daß überhaupt zu der Gültigkeit von Anordnungen die Kontratsignatur eines Ministers erforderlich ist, aber nicht eines bestimmten — ich will alle diese juristischen Fragen nicht untersuchen; denn Kompetenzfragen führen zu Streitigkeiten, und ich wünsche, meine Herren, diese Frage in Uebereinstimmung mit Ihnen zu erledigen und nicht ein Konfliktobjekt darin zu schaffen; aber erledigen müssen wir sie, wenigstens ich muß sie erledigen, oder ich kann nicht mit gutem Gewissen in meinem Posten bleiben. Die Möglichkeit, sie zu erledigen, auch wenn Sie uns die Mittel zur Befoldung eines neuen Ministers versagen, die Möglichkeit ist thatsächlich vorhanden, ohne Anlaß zu einer juristischen Meinungsverschiedenheit oder gar zu einem Konflikte zu geben. Ich will das Mittel hier nicht besprechen und möchte nicht auf diesen Ausweg gedrängt werden, aber ich werde mich ihm nicht versagen können, wenn ich durch Landtagsbeschluß in die Lage versetzt werde, auf anderm Wege die Sache nicht erledigen zu können. (Bewegung. Hört!)

Meine Herren, rufen Sie nicht: Hört! es ist das etwas für Sie ganz Unschädliches und Gerechtes, was ich vorhabe.

Der Herr Vorredner hat über die Zweckmäßigkeit im ganzen kein abfälliges Urteil gefällt, aber doch einige rationes dubitandi angeregt; er hat gemeint, daß, wenn man die Berechtigung, welche die verschiedenen Gesetze dem Handelsminister beilegen, nun auf einen Eisenbahnminister übertragen wolle, dies einmal gesetzlich unzulässig sei,

indem in vielen Gesetzen der Handelsminister als kompetent genannt sei; ich weiß eigentlich nicht, ob wir genau genommen einen „Handelsminister“ haben. Wir haben einen Minister für Handel, Gewerbe und Bauten; ich glaube, so lautet der Titel, ich weiß nicht, ob dieser Titel in den einzelnen Gesetzen überall wiederholt ist, ich bin auf diese Bedenken nicht gekommen, indes, wenn er Handelsminister heißt, so ist dies nur eine Frage des Namens; es kommt nur darauf an, welchen von beiden wir Handelsminister nennen wollen, und welchen Minister wir anders nennen; es ist auch nicht ausgeschlossen, daß wir zwei Handelsminister haben, so gut wir lange Zeit zwei Justizminister nebeneinander gehabt haben; und außerdem ist doch das, glaube ich, gerade ein etwas speziöser Grund, denn die ratio des Gesetzes geht doch nur dahin, daß derjenige gemeint ist, der diese Befugnis in dem betreffenden Ministerium fand, und wenn das Ministerium auch geteilt wird, so glaube ich doch, daß wir da nicht jedem einzelnen Gesetz nachzuspüren haben, und durch alle Stadien der Gesetzgebung zu ändern haben, sondern daß das selbstverständlich ist, und daß selbst die buchstäbliche Genauigkeit der preussischen Richter darin kein wesentliches Bedenken finden wird.

Wenn nun die Interessen des Handels gerade dadurch geschädigt oder gegen Einwirkung eines Eisenbahnministers nicht hinreichend geschützt sein sollen, daß der Hauptmandatar für Handel und Gewerbe, der Handelsminister, nicht zugleich der Vertreter der Eisenbahnen ist, wie der Herr Abgeordnete Miquel annahm, so kann ich das nicht zugeben; Sie müssen sich vielmehr vergegenwärtigen, daß der Handelsminister dem abgezweigten Eisenbahnminister ganz selbständig, abgelöst von den

Eisenbahninteressen, als ausschließlicher Vertreter von Handel und Verkehr und nicht mehr als gleichzeitiger Vertreter der Eisenbahnen und den fiskalischen Eisenbahn-Interessen gegenüberstehen würde. Er wird also viel freier diejenigen Interessen von Handel und Gewerbe, die von seinem Eisenbahnkollegen, dem neu zu ernennenden Minister, geschädigt werden können, zu leiten imstande sein, das Argument ist also nicht zutreffend.

Der Herr Vorredner sagte ferner, wenn man einmal änderte, dann müßte man noch mehr ändern — ich will es kurz ändern: Bauministerium. Es geht uns gewöhnlich so, daß, wenn wir eine Verbesserung, die sich machen läßt, einen Schritt, den wir übersehen können, machen wollen, daß diejenigen, die ihn nicht machen wollen, sagen, wenn wir einmal daran rühren, dann muß gleich eine tiefgreifende Reform gemacht werden, sonst muß es ganz unterbleiben. Im Prinzip bin ich ganz mit ihm einverstanden, und habe mich bei jedem Wort, das er sprach, über prinzipielles Einverständnis sehr gefreut, kann aber nur nicht begreifen, wie er am Schluß abbrach, und was ihn mit einemmal veranlaßte, den Weg der Opportunitätsfrage einzuschlagen und von dem aus das Gesetz zu verurteilen. Ein Bauminister, ja, das ist ein Bestandteil desjenigen Programms, welches ich ebenfalls seit fünfzehn Jahren vergeblich vertreten habe, namentlich in der Zeit vor 1866; es hing zusammen mit dieser Teilung des Handelsamts, und die Abtretung der Domänen und Forsten ist gerade so alt im Plane. Mein Verlangen war schon damals, ein Bauministerium für die sämtlichen Bauten und ein Gewerbeministerium für alle Gewerbe zu haben; ich erinnere mich des Arguments: das landwirtschaftliche Gewerbe ist auch ein Gewerbe, der

Handel ist auch ein Gewerbe, alles gehört unter den Begriff des Gewerbes und sollte ministeriell in einer Hand sein, damit es sich nicht gegenseitig bekämpft und nicht der Zufälligkeit anheimgegeben werde, ob ein Ressort gerade eine überlegene Persönlichkeit hat und dadurch begünstigt wird und das andre nicht; alle diese Gedanken des Vorredners theile ich im Prinzip und in den Bestrebungen; aber lassen Sie uns doch erst einen Schritt vorwärts machen, den wir übersehen können, und verlangen Sie nicht, daß solche Organisationen bei den Schwierigkeiten, die man überhaupt hat, irgend einen Schritt vorwärts zu thun, wie die Minerva aus dem Kopfe des Finanzministers springen soll, der noch nicht da ist. (Weiterkeit.)

Uns zuzumuten, daß wir zuvor eine Menge anderer Gravamina auch bessern und eine Menge anderer nützlicher Sachen auch einführen, damit sollten Sie uns nicht abschrecken von dem Wege, den wir heute einzuschlagen wünschen. Der Herr Abgeordnete Miquel fragte in Bezug auf das Reichseisenbahnprojekt — ich glaube, ich habe die Frage schon beantwortet — wie ich mich früher dazu gestellt habe. Wie die Königliche Regierung sich aber künftig dazu stellen wird, wird wesentlich davon abhängen, wie sich die Personalverhältnisse im Handelsministerium und im Finanzministerium gestalten, und wenn ich Kollegen gewinnen kann, die nicht gerade Kabinettsfragen daraus machen, sobald man ihnen solche Vorschläge macht, so werde ich suchen, der Sache näher zu treten und sie mit dem Reiche wenigstens zu einem geschäftlichen Abschluß zu bringen, der uns freie Hand auf preussischem Gebiete läßt. Dazu müßte ich aber doch erst wissen, wie die Personenfrage sich stellt. Alle diese

Sachen sind ja in viel höherem Maße Personenfragen als sachliche Fragen, man kann dergleichen nicht mathematisch wie in den exakten Wissenschaften behandeln, nicht wie bei chemischen Mischungen, wo man so und so viele Gewichtsteile zusammenwiegt, so gewissermaßen durch Gesetz ein Aggregat von ministeriellen Berechtigungen herstellen, das hilft alles nichts, wenn man nicht die Personen dazu hat. Wenn die eine fähig ist, die andre nicht, wenn die eine energisch ist und die andre das Gegenteil davon, so werden die Figuren, die man erhalten hat, so werden die Formeln, die man aufgestellt hat, verschoben. Also ich muß zuerst wissen, wer preußischer Finanzminister wird, und wie sich, je nachdem Sie diese Vorlage aufnehmen, die Frage des Handelsministeriums und des Eisenbahnministeriums gestaltet. Daß wir einen Finanzminister nicht sofort fertig auf Lager haben oder bekommen können (Heiterkeit), das liegt in der Natur der Sache. Ich habe mich von dem Kollegen, mit dem ich neun Jahre lang in guten und schlechten Zeiten, in Frieden und Unfrieden zusammen gearbeitet habe, nachdem wir ein gutes Stück gemeinsamer Arbeit hinter uns haben, schwer getrennt, und habe nicht sofort bei den ersten Zeichen des Unmuts die Hand dazu geboten, daß dieser Abschied beschleunigt würde, bis er mit einer Entschiedenheit, welche die Hoffnung auf Umkehr ausschloß, auf seiner Entlassung beharrte. So lange der Abschied nicht bewilligt war, war es nicht thunlich, Verhandlungen mit andern Personen anzuknüpfen. Diese Verhandlungen sind nicht so leicht. Es sind viele Leute geneigt, ein weniger verantwortliches, ein weniger Kampf versprechendes Ministerium zu übernehmen, wenn es vakant wird; aber zu einem Finanzminister angesichts

der finanziellen Reformen, die bevorstehen, angesichts der Stellung, welche die Mehrheit des Reichstages dazu genommen hat, dazu gehört ein Mann von einigem Mut, der sich dazu entschließt. Es erfordert Verhandlungen; man hat sich mit jedem einzelnen stundenlang auseinanderzusetzen, ob er mit diesen oder jenen Bedingungen einverstanden ist; und Verhandlungen müssen doch vorher stattfinden, aber nicht nachher. Außerdem steht die Ernennung des Finanzministers Sr. Majestät dem Könige zu. Ich muß also Sicherheit haben, daß, wenn Se. Majestät für ein so wichtiges und durch neue Attribute noch wichtiger zu machendes Ministerium einen Minister ernennt, derselbe politisch dem Monarchen genehm sei; denn im Konflikt mit dem Monarchen die Sache betreiben, ist für einen Minister nicht thunlich; nach dem Wortlaut unsrer preussischen Verfassung ist das eine undurchführbare Aufgabe. Ich bitte, sich darüber nicht zu täuschen, daß es nach unsrer Verfassung der König ist, dem das Recht zusteht, und der auch vollständig bereit und imstande ist, dieses Recht auszuüben.

Also, meine Herren, ich möchte Sie in erster Linie bitten, dem Wege, den der Herr Vorredner vorgeschlagen hat, nicht zu folgen, mich nicht auf den nächsten Herbst, sage Frühjahr 1879, also jetzt ungefähr übers Jahr, mit diesen Reformen zu vertrösten. Wir wissen alle nicht, wer von uns dann noch lebt: jetzt ist *tempus utile*, um zu handeln, benutzen Sie es! Die Frage, ob man einem neu eintretenden Finanzminister diese Bedingung stellen könne, daß er nur unter der Bedingung eintritt, wie ich allerdings wünsche, erschwert auch die Schwierigkeit, die ich vorher andeutete, einen Finanz-

minister zu gewinnen, vielleicht noch ganz erheblich, und bei mir ist es eine fünfzehnjährige Erfahrung, die mir empfohlen hat, den Moment zu benutzen, wo kein Finanzminister da ist (Heiterkeit), und wo man durch einen solchen nicht gehindert wird; ich möchte sagen, ich würde Sr. Majestät nicht eher eine Ernennungsordre für einen Finanzminister vorlegen, als bis diese Sache wenigstens mit dem neu zu Ernennenden, vielleicht auch bis diese Sache überhaupt geregelt ist. Denn ich bin in dieser Beziehung — in betreff des Schiebens auf die lange Bank und in betreff des Sagens: „nur jetzt nicht!“ — ein gebranntes Kind, und ich bin nicht mehr in der Gesundheit, um auf Dinge, die mir so am Herzen liegen, wie diese, lange warten zu können, wenn ich noch Hand an sie legen will.

Wenn die Herren nicht imstande sind, uns diese Einrichtung zu bewilligen, ja, so muß ich mir die Entscheidung dann vorbehalten, ob ich zu einem Auskunftsmittel greife, das mich sicher und ohne Konflikt mit Ihnen zum Ziele führen würde, oder ob ich mich amtlich außer Verantwortung stellen will, oder ob Sie uns die Zeit bewilligen wollen, die ich glaubte, daß wir sie hätten, nämlich in dem Maße und mit der Gründlichkeit, die vielleicht auch den Abgeordneten Miquel befriedigt, die Gesetzesvorlage auszuarbeiten und sie Ihnen im Monat Mai an derselben Stelle wieder zu unterbreiten. (Lebhafte Bewegung.)

## 2. Die Kollegialität im Ministerium; die Dringlichkeit des Eisenbahnministeriums.

27. März 1878.

Die in der vorigen Nummer wiedergegebene Rede des Fürsten Bismarck wurde noch in derselben Sitzung Gegenstand heftiger Angriffe des Abg. Virchow. „Kann denn,“ äußerte er unter anderm, „die Solidarität eines Ministeriums daraus hervorgehen, daß man ins Parlament geht und sagt: Ich kann mit meinen Kollegen nicht fertig werden? Da mag man sich Personen suchen, welche man will, wenn sie nicht ganz unwürdige sind, wenn sie eine Ueberzeugung haben und politische Männer sind, dann müssen sie, sobald ihnen das Opfer ihrer Ueberzeugung zugemutet wird, zurücktreten. . . . Der Herr Ministerpräsident gilt ja als der eiserne Mann, der alles durchsetzen kann, und wenn er hier ins Parlament tritt, so stellt er sich so an, als wäre er der allerschwächste Mann, als wäre er ganz außer stande, auch den kleinsten seiner Kollegen zu dem zu bestimmen, was nach der Lage des Staats und der Politik notwendig ist. Aber es ist die reine Abwirtschaftung der Persönlichkeiten, eine nach der andern wird niedergeworfen und nachträglich mit Spott und Hohn überschüttet, die Zahl derjenigen, welche sich als mögliche Minister darbieten, wird immer kleiner, wir stehen vor einem vollständigen Bankrott der Persönlichkeiten im Deutschen Reich u. s. w. . . . Ich kann nicht glauben, daß das, was der Herr Ministerpräsident in Bezug auf das neue Eisenbahnministerium vorgeführt hat, wirklich so dringlich und erheblich ist; glaubt er, daß der neue Eisenbahnminister dahin wirken wird, daß die Lohe aus den Schweger Wäldern billiger wird? Man gönne doch den Lederkonsumenten den billigen Import der ausländischen Lohe, und bezüglich der Differentialtarife auf österreichisches Holz wird sich auch so eine Verständigung erreichen lassen.“

Die Beratung des Gesetzentwurfs wurde in der 73. Sitzung am 27. März fortgesetzt. Dabei gab zunächst der Landwirtschaftsminister Dr. Friedenthal mit Bezug auf die in der vorigen Rede erwähnte Unterbrechung der Landtagsession und deren Wiederaufnahme die Erklärung ab: „Leider war es durch ein Versehen unterlassen worden, dem damals beurlaubten Herrn Ministerpräsi-

dentem eine Mitteilung hiervon zu machen; ebenso war es bei einer späteren, gelegentlichen Besprechung durch die Schuld derjenigen Minister, welche die Gelegenheit nicht genügend wahrnahmen, übersehen worden, dem Herrn Ministerpräsidenten den Irrtum zu nehmen, in dem er sich bewegte, als ob beiderseits die Absicht vorliege, die Vertagung über die ganze Zeit des Reichstages auszudehnen.“ Der Abgeordnete Lasfer war mit dieser Erklärung noch nicht zufrieden gestellt, er meinte, es hätten offenbar innerhalb des Ministeriums Vorgänge stattgefunden, über welche das Abgeordnetenhaus noch nicht aufgeklärt sei. Der Ministerpräsident erwiderte:

Ich habe nicht geglaubt, daß ich mich meinem Herrn Nachbar, dem Abgeordneten Lasfer gegenüber\*), in Bezug auf meine bona fides zu verteidigen haben würde, mit der ich in der vorigen Sitzung versichert habe, daß ich bis zu einem gewissen Zeitpunkt überzeugt gewesen wäre, der Landtag würde nicht während der Sitzungen des Reichstages, sondern erst nach Ostern zusammenkommen. Der Herr Minister Friedenthal hat mir in dankenswerter Weise sein Zeugnis dafür ausgestellt, daß ich mich wirklich bona fide in dieser Ueberzeugung befunden habe und habe befinden können. Diese Ueberzeugung in mir hervorzurufen, dazu haben gerade die Reden des Herrn Abgeordneten Lasfer im Anfang Februar beigetragen. Es ist eine Eigentümlichkeit vielleicht nur der Zeitungen, die ich halte, daß sie vorzugsweise die Reden meines Nachbarn mit einer gewissen Ausführlichkeit geben, und dann die Wirkung, die sie haben, nicht immer aus den Auszügen ersichtlich ist, die für denjenigen, der nicht Zeit hat, die stenographischen Berichte zu lesen, allein maßgebend sind. Ich habe damals, als ich mich im Urlaub

---

\*) Der verstorbene Abg. Lasfer hatte im Abgeordnetenhause seinen Sitz unmittelbar neben der Ecke der Ministertafel, welche noch jetzt der Fürst Bismarck einzunehmen pflegt.

befand, die Reden des Herrn Abgeordneten gelesen und geglaubt, daß sie wie gewöhnlich maßgebend sein würden und er sich durch eine Majorität in seinen Ueberzeugungen gedeckt finden würde. Ich erinnere mich noch, daß mir namentlich die Ziffer auffiel, die er angab, die Beratungskosten würden, wenn der Landtag inzwischen nicht geschlossen würde, sich auf eine halbe Million Mark belaufen, und daß ich mir damals ausrechnete, daß dies nach dem von mir angenommenen Betrag an Diäten ungefähr 84 Tage decken würde, und daß vom 6., 7. Februar an gerechnet, die 84 Tage etwa mit Ende April ablaufen würden. (Heiterkeit.)

Es war außerdem in den Reden des Herrn Abgeordneten zu drei Malen angeführt:

Wenn wir unmittelbar nach O stern eine Nachs session in Aussicht nehmen, so können wir in zweiter und dritter Lesung jetzt das Gesetz abschließen, und das Herrenhaus ist geschäftsmäßig in der Lage, während dieser drei Monate die Vorberatung dieses Gesetzes nach seiner Bequemlichkeit zu regeln. — Also kommen wir nach O stern zusammen, heißt es an einer andern Stelle:

ohne daß der Reichstag zusammen ist. Bei einigem gutem Willen läßt sich die Sache arrangieren und besonders, wenn man die Gesetzgebung zu Hilfe nimmt, würden wir sehr leicht in der Lage sein, bei Fortsetzung der Session nach O stern, welche höchstens vierzehn Tage dauern möchte, die Gesetze zu erledigen.

Es kommt an einer andern Stelle nochmals die Aeußerung:

Wir würden unter Umständen unmittelbar nach O stern fertig sein.

Nun, der Herr Abgeordnete sollte es mir am wenigsten vorwerfen, wenn ich mich daran gewöhnt habe, seinen Einfluß zu überschätzen (Heiterkeit), und nicht vorgesehen habe, daß er gerade in diesem Falle nicht durchschlagend gewesen ist.

Ich bin in der Ueberzeugung hierher gekommen, daß die Sitzungen des Reichstages durch die Landtags-sitzungen nicht unterbrochen werden würden, sondern daß dieselbe Rücksicht, welche den Landtag veranlaßte, seine Sitzungen bei Anfang derer des Reichstages zu schließen auf die Gefahr hin, wesentliche Gesetze nicht zustande kommen zu lassen, ihn auch abhalten würde, während der Sitzungen des Reichstages die seinigen eintreten zu lassen. Wenn vielleicht nicht alle meine Kollegen derselben Meinung gewesen sind, so hat darüber ein Aussprechen zwischen uns und mir gegenüber nicht stattgefunden, und die Meinungsverschiedenheiten erklären sich sehr leicht dadurch, daß ich allein derjenige bin, der die Interessen des Reiches zu vertreten hat. Ich würde, wenn ich ausdrücklich gefragt worden wäre, als Reichskanzler nie dem Gedanken zugestimmt haben, daß gerade Preußen das Beispiel geben soll, Landtags-sitzungen während der Reichstags-session abzuhalten. Ich bin, und ich weiß nicht, aus welchen Gründen, damals nicht gefragt worden. Die Frage, die ich im Staatsministerium gestellt habe, ist von dem Herrn Abgeordneten Lasfer hervorgehoben worden, d. h. meine neuliche Aeußerung darüber, um nachzuweisen, daß doch irgend etwas Unklares, daß irgendwo der Wahrheit vielleicht zu nahe getreten sein müsse, — das muß ich nun auf das bestimmteste in Abrede stellen. Der Herr Abgeordnete sagte, es müsse also doch eine Verhandlung im Ministerium darüber stattgefunden haben. Es

ist das nicht der Fall. Es war bei Gelegenheit einer Verhandlung über die jetzigen Personalfragen im Ministerium, bei Gelegenheit einer Sitzung, die im Reichstagsgebäude stattfand, wo ich gewissermaßen in Parenthese, mitten zwischen anderen Erörterungen, diese Frage stellte, und wo es sehr leicht möglich ist, daß bei der Kürze und bei der abrupten Art, in der ich sie stellte, die anwesenden Herren Minister sie in der Weise mißverstanden haben, daß sie theils verneinend, theils schweigend darauf geantwortet haben. Es ist dies um so möglicher, als einer der Minister, die wahrscheinlich früher mit einzelnen Abgeordneten oder Mitgliedern des Herrenhauses, wie ich jetzt annehme, die Sache besprochen haben mögen, der Minister Camphausen, in jener Sitzung schon nicht mehr zugegen war. Solche Mißverständnisse kommen vor; ich glaube, Irrthümern sind wir alle unterworfen, und auch mein Herr Nachbar, so sehr ich die Luzidität seines Urteils anerkenne, wird mitunter in die Lage kommen, etwas nicht gewußt zu haben, was er vielleicht in seiner Stellung als Abgeordneter bei größerer Anstrengung und Forschertrieb hätte wissen können. Also ich möchte bitten, daß wir solche menschlichen Vorkommnisse gegenseitig mit etwas mehr Nachsicht behandeln, als es hier der Fall gewesen ist.

Ich will auf die Thatsachen nicht weiter zurückkommen, sondern nur versichern, daß ich bona fide geglaubt habe, es würde erst nach Ostern der Landtag wieder zusammenkommen, und daß ich, wenn ich es anders gewußt hätte — und namentlich darauf halte ich, das den übrigen Deutschen gegenüber zu konstatieren, — als Reichskanzler dieser Einrichtung widersprochen haben würde. Darum habe ich es nochmals zur Sprache gebracht.

Die Frage, warum wir uns überhaupt über diese Dinge nicht schlüssig gemacht haben, will ich nur mit wenigen Worten berühren. Einmal bin ich, der sie hauptsächlich betrieben hat, in einem Zustand von Krankheit hierher gekommen, der mir nur wenige Arbeitsstunden täglich und namentlich nur sehr wenig Verkehr mit meinen Kollegen gestattete. Es ist kein dankbares Gewerbe, sich bis zu diesem Grade mit seiner Person einzusetzen, man wird stets wie ein ferngesunder Mensch behandelt, von dem alles verlangt wird, was ein tüchtiger und gesunder Mensch bei Tag und Nacht hätte leisten können. Indessen auch, wenn ich arbeitsfähiger gewesen wäre, um den Ueberzeugungen Nachdruck zu verschaffen, die ich seit fünfzehn Jahren habe, und von denen ich mir vielleicht nach menschlicher Gewohnheit eingebildet hätte, daß sie von den meisten wohlgesinnten Leuten — ich sehe, das ist nicht der Fall — in demselben Maße geteilt würden, so daß sie gewissermaßen wie reife Früchte am Baume hingen, man brauche nur anzustoßen, so würden sie fallen . . . so habe ich mich darin geirrt; auf der Hand liegt, daß ich diese Vorlage erst im Staatsministerium zum Abschluß bringen und das Staatsministerium sie bei Ihnen einbringen konnte, nachdem im Reichstage das Gesetz über die Stellvertretung zu einem Abschluß\*) gekommen war. Wenn dieses ganze Gesetz an dem etwaigen Zwiespalt zwischen Reichstag und Bundesrat gescheitert wäre, dann wäre eigentlich für eine Stellvertretung dieser Art kaum ein Anlaß gewesen, wir hätten uns dann behelfen müssen wie bisher, mit einer selbständigen Ver-

---

\*) Das sogenannte Stellvertretungsgesetz war vom Reichstage am 9. März angenommen worden.

vertretung des Kanzlers im Reich neben einer Vertretung des Ministerpräsidenten, ohne die Einrichtung, die wir heute bei Ihnen befürworten. Ganz leicht ist die geeignete Persönlichkeit für diese Stellung auch nicht auszumitteln. Dann, was den zweiten Fall mit der Uebertragung der Forsten und Domänen betrifft, so gestehe ich da ganz offen, daß ich bei der mir bekannten Abneigung meines Kollegen, des früheren Finanzministers, gegen diese Abtrennung, so lange er Minister war, und bei dem hohen Wert, den ich darauf legte, mit ihm zusammen zu arbeiten, den Versuch nicht erneuert habe, ihm gegenüber diese Sache einzubringen. Ich hätte ihn dadurch einfach veranlaßt, seine frühere Weigerung zu wiederholen, oder, wenn ich meinerseits darauf bestand, die Sache zu einer Krisis zwischen uns zu bringen, die ich nicht suchte, indem ich, wie ich neulich schon sagte, hohen Wert darauf legte, mit einem so erfahrenen Kollegen von dieser Bedeutung in seinem Fach weiter zu arbeiten, so lange uns sachliche Motive nicht trennten. Ich muß dabei einen Rückblick auf die Aeußerungen werfen, die der Abgeordnete Birchow in der vorigen Sitzung über unser kollegialisches Verhalten gethan hat, als wenn unter uns eine gewisse Unverträglichkeit und Feindseligkeit herrsche und als wenn ich namentlich dahin wirkte, einen meiner Kollegen nach dem andern abzuwirtschaften, und wenn das geschehen sei, ihnen dann noch mit einem gewissen Hohn nachzureden. Das ist durchaus nicht der Fall gewesen, es ist das eine vollständig unrichtige Auffassung und ich habe eben angeführt, welchen hohen Wert ich auf das Verbleiben des Ministers Camphausen gelegt habe, und wie ich namentlich meine Ueberzeugung, von der ich wußte, daß er sie

nicht theile, so lange habe zurücktreten lassen, bis der Moment gekommen war, wo ich seinen Widerspruch nicht mehr zu fürchten brauche.

Es hat mich angenehm berührt, daß der Herr Abgeordnete Virchow in der Strenge seines Urtheils und in der Gegnerschaft seinerseits gegen die Minister sich sofort mildert, sobald sie nicht mehr Minister sind; ich knüpfe daran die Hoffnung, daß er auch mich einmal günstiger beurteilen wird, wenn ich nicht mehr Minister bin. (Heiterkeit.)

Seine Anhänglichkeit an das frühere Ministerium war mir neu, aber ich bin doch angenehm davon überrascht, wenn ich mich seiner Kämpfe mit dem Kollegen Eulenburg und Camphausen aus früheren Zeiten erinnere.

Warum der dritte Punkt, die Einsetzung des Eisenbahnministers, eilig schien, das habe ich neulich schon berührt, und werde mir erlauben, nachher darauf zurückzukommen. Ich will nur einige Punkte in der Rede des Herrn Abgeordneten Lasker beantworten, in der Reihe, wie er sie vorgebracht hat. Er sagte mir, ich hätte an einem Tage behauptet, nur der Finanzminister könne füglich der Vertreter des Reichskanzlers sein. Ich habe das mit Bestimmtheit wohl nicht behauptet; ich habe vielleicht gesagt, er sei in Preußen der natürlichste Vertreter des Reichskanzlers, und ich möchte ihn bitten, diese Wendung doch nicht aufrecht zu erhalten, daß ich den einen Tag gesagt hätte, nur der könne es, und an dem andern Tage, er könne es nicht, er sei der natürlichste Vertreter. Indes war ich der Meinung und bin es auch noch, nur war ich abgehalten, danach zu verfahren, wenn ich mir klar mache, wie groß der Umfang der Geschäfte an sich wird, wenn diejenige Einwirkung auf

die Reichsfinanzen, die wir in Aussicht genommen haben, wirklich eintreten soll, und wenn die Stellvertretung des Ministerpräsidenten durch die gleichzeitige Stellvertretung des Reichskanzlers in ihrem Arbeitsbedürfnis gesteigert wird. Ich möchte dabei ein für allemal die Bemerkung machen, es nützt ja in der Sache nichts, einem Minister Widersprüche in seinen Behauptungen nachzuweisen; das ändert in der Sache nichts. Der Minister ist wie ein anderer Mensch und kann vielleicht die größten Albernheiten reden, wenn er gerade nicht in der guten Stimmung ist, klar zu urteilen. Es ist mir erinnerlich, daß viele Reden stets damit anfangen: „Der Ministerpräsident hat gesagt“, und wenn der Ministerpräsident Unsinn gesagt hätte, so ändert das an der Sache absolut nichts, und wir geben der Sache eine persönliche Tournüre, verlieren unsre Zeit und gewinnen in der Sache doch nichts, wenn wir sagen, daß ein Minister etwas Unhaltbares gesagt hatte. Das entscheidet in der Sache nichts und beweist nur, daß wir alle in der Vertretung unsrer Aufgabe nicht unsre Zeit so geschickt verwerten, wie es wohl das Ideal sein könnte.

In Bezug auf die Eile, die wir in betreff auch der scheinbar gleichgültigen Uebertragung der Forsten auf das landwirtschaftliche Ministerium hier entwickeln, ist für mich besonders ein Gesichtspunkt maßgebend im Anschluß an das, was ich soeben sagte: dem Finanzminister mehr Zeit zu schaffen, als er bisher hat. Wenn er ein gewissenhafter Mann ist, so kann er sich in forst- und landwirtschaftliche Angelegenheiten gar nicht soweit einarbeiten, wie sein Gefühl der Verantwortlichkeit es verlangt, ohne dabei seine übrigen Geschäfte in den Hintergrund treten zu lassen, namentlich das Geschäft der

Gesetzgebung, und ich habe das Gefühl, daß die Aufgabe der finanziellen Gesetzgebung bei uns seit mindestens zwölf oder mehr Jahren durch diese Ueberbürdung der verschiedenen Finanzminister zurückgeblieben ist, ich habe das Gefühl, daß wir zurückgeblieben sind in der Finanz-, Zoll- und Steuergesetzgebung im Vergleich mit allen europäischen Staaten (sehr richtig!), und daß wir auf diesem Gebiet sehr viel nachzuholen haben, um uns wieder auf das Niveau der andern Kulturstaaten, England, Frankreich, Oesterreich zu erheben. Auch Rußland übertrifft uns in Bezug auf seine Steuergesetzgebung und Steuerveranlagung in mehr als einem Punkte, und es ist Zeit, daß dem abgeholfen wird, daß man einen Finanzminister hat, der weniger überbürdet ist und Zeit behält, sich den Aufgaben der Gesetzgebung zu widmen, und sich nicht wegen Ueberbürdung dabei beruhigt, daß bei uns alles so vortrefflich wäre, daß es einer Besserung nicht mehr bedürfe, eine Ueberzeugung, die sich in großen büreaukratischen Organisationen ja sehr leicht von Generation zu Generation fortpflanzt.

Der Herr Abgeordnete hat uns die Flüchtigkeit der Arbeit vorgeworfen, auch der Kalkulatur. Ja, meine Herren, Sie sollten daraus nur unsern Eifer erkennen, Sie nicht lange zu belästigen und Ihnen möglichst schnell, nachdem so viel Zeit vergangen war, dasjenige zu liefern, was wir überhaupt für notwendig hielten . . . (Im Hause wird andauernd gehustet, der Redner macht eine längere Pause.) Ich bitte um Verzeihung, wenn ich pausiere; es ist mir sehr schwer, gegen die durch den Katarrh im Hause verursachte Störung hindurchzusprechen, weil ich selbst leidend bin. Wir haben vor der Wahl gestanden, als Ihre Sitzungen jetzt sich erneuerten, ob wir nun mit

dieser Vorlage bis zu dem Zeitpunkt, an dem ich geglaubt hatte, daß Sie wieder zusammentreten würden, also bis nach Ostern warten sollten, oder ob ich sogleich eine schleunige Vorlage einbringen sollte. Wenn ich das zweite gewählt habe, so ist das vielleicht geschäftlich unklug und ein Ausbruch der deutschen Gutmütigkeit, welche vierhundert vielbeschäftigte Herren nicht ohne Not mehr belästigen will, wenn ich wegen einer Sache, von der ich thörichterweise annahm, wir wären einig darüber, lieber wenige Tage vor Schluß noch meinte, daß ich sie noch auf meinen Kredit beim Reichstage nehmen könnte, als daß ich Sie damit belästigte, nach Ostern wieder zusammenzukommen. Ich bitte also um Verzeihung, wenn ich aus Gutmütigkeit unrichtig gehandelt habe — es soll nicht wieder vorkommen. (Heiterkeit.)

Es handelt sich hier bloß darum, die Dringlichkeit der Vorlage zu besprechen und zu behandeln, nicht ihren Inhalt. Wenn es sich bloß um ihren Inhalt handelte, so glaube ich, brauchten wir uns gar nicht anzustrengen, wir würden doch die Majorität haben, aber der Zweifel ist über die Dringlichkeit. Ich habe schon vorhin gesagt, warum mir eins und das andre dringlich schien, ich muß noch auf die Frage zurückkommen, warum die Schöpfung eines eignen Eisenbahnministeriums mir dringlich erschienen ist. Wir haben damit ja nicht eine plötzliche und ungeprüfte Aenderung aller darüber bestehenden Gesetze in Anspruch genommen, sondern das Bedürfnis war hauptsächlich ein anderes: eine sachkundige und direkt für die Eisenbahnen verantwortliche Leitung und Aufsicht des Eisenbahnbetriebes, namentlich innerhalb der königlichen Bahnen, zu schaffen. Die Gesetze können gerade so bestehen,

wie sie bestanden haben, und ist der Ausdruck „Handelsminister“ maßgebend und entscheidend für die Auslegung des Gesetzes, so mag ja der bisherige Handelsminister, das bisherige Handelsministerium diese Funktionen fortsetzen. Es ist ja ohnehin bemerkt, daß es vielleicht nützlich wäre, die gesetzliche Attribution von dem eigentlichen Betriebe der Eisenbahnen zu trennen, das würde sich ja sehr leicht machen lassen; der Name ist also nicht störend. Für mich ist schleuniges Bedürfnis nur, den Betrieb auf den Staatsbahnen so schnell wie möglich zu reformieren, und ich bin zu der Ueberzeugung, daß diese Reform dringlich sei, namentlich in letzter Zeit durch die Beschwerden anderer amtlicher Verwaltungszweige veranlaßt worden. Es sind einmal die Beschwerden der kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung, die darüber in einem dicken Heft mit vielen Nummern klagt, daß sie bei dem jetzigen preußischen Handelsministerium als Aufsichtsbehörde nicht die Berücksichtigung der Postinteressen finde, und dauernd nicht finde, daß sie die Entscheidung über ganz notwendige Dinge nicht erlangen könne. Es kommen da Klagen vor, daß beispielsweise die Züge, von denen der Postbetrieb abhängig ist, ohne vorgängige Benachrichtigung der Post plötzlich geändert werden, obschon die Gesetze bei uns bestimmen, daß die Züge unter Mitwirkung der Postverwaltung damals, als sie noch preußisch war, geregelt werden sollten. Seit die Post Reichsinstitut geworden ist, hat man sich der Rücksichtnahme auf dieses „auswärtige“ Institut in manchen Fällen geglaubt entschlagen zu können. (Heiterkeit.) Der Postlauf ist dadurch, durch plötzliche Aenderung einzelner Züge auf den Staatsbahnen, wesentlich in Unordnung gekommen; man hat sich geweigert und weigert sich noch,

die Post auf Schnellzügen mitzunehmen und verweist sie auf die langsameren Züge. Bei Unglücksfällen bleibt der Postwagen liegen, und die Personen werden weiter gefahren, während sich jeder zur See erinnert, wie jeder Kapitän vor allen Dingen mit Lebensgefahr beflissen ist, zunächst die Post zu sichern, die er an Bord hat. Es haben lange Verhandlungen darüber stattgefunden, und ich hatte mit militärischer Reichshilfe drohen müssen, weil man gewaltsam die Postbeamten hat zwingen wollen, beim Rangieren des Zuges die ihrer Obhut anvertrauten Postwagen mit ihren Geldern und Brieffschaften zu verlassen, auszustiegen, sich auf den Perron zu begeben, den von ihnen verantwortlich beaufsichtigten Wagen im Dunkel verschwinden zu lassen, und nachher wieder einzusteigen, — und zwar aus welchen Gründen? Die meisten Unglücksfälle passierten beim Rangieren, und die Haftpflicht der Eisenbahnen würde in höherem Maße belastet, wenn Postbeamte beim Rangieren zu Schaden kämen; deshalb sollten sie beim Rangieren aussteigen. (Heiterkeit.) — Man verweigert den Briefboten das Betreten des Bahnkörpers bei der Bestellung der Briefe an diejenigen Beamten, die nur durch Betreten des Bahnkörpers erreichbar sind, an diese armen Leute, die dicht an oder auf der Bahn wohnen. Infolgedessen müssen die Briefe, die an solche gerichtet sind, als unbestellbar zurückgewiesen werden, weil die Leute in der rundum von Eisenbahn umgebenen Mitte nicht zu erreichen sind. Man verweigert der Staats-telegraphenleitung den Eingang in diejenigen Postanstalten, mit denen sie vereinigt sind, wenn dieselben sich innerhalb der Bahnhöfe befinden. Das Eigentümlichste finde ich die Streitigkeiten und die Exklusivität, welche bei Neubauten auf den Eisenbahnen — nicht bloß Privatbahnen —

stattgefunden haben, daß, wenn die Post den Wunsch hat, zwei bis drei Zimmer für ihren Dienst in den Bahnhöfen eingebaut zu bekommen, in Gegenden wo das Bau terrain sehr wohlfeil war, es dieser rund durch alle Instanzen abgeschlagen und die Post genötigt ist, sich zur Unbequemlichkeit des Publikums jenseits der Straße ein selbständiges Haus zu bauen und die beiden fiskalischen Zweige nebeneinander, aber unabhängig voneinander den Betrieb besorgen. Der Mehrbau von zwei bis drei Zimmern würde vielleicht 1000—1500 Thaler kosten, der Bau eines neuen Posthauses kostet 7000—8000 Thaler, unter 6000 fast nie. Daß nun derselbe preußische Fiskus, der in beiden Fällen beteiligt ist, zu den Kosten der Reichspost von 8000 Thalern etwa 5000 beitragen muß, und daß er mit 1000 abgekommen wäre, wenn er in seinem Gebäude die Post zugelassen hätte, das haben die Ressorts keinen Grund unter sich abzuwägen, weil keins von ihnen für das politische Gemeinwesen, dem sie angehören, sich verantwortlich fühlt, sondern jeder nur für sein Ressort, und weil die meisten Ressorts bei uns in dem Maße getrennt sind, daß ihnen ein Vorteil für das eine, der mit größerem Schaden für das Kollegialressort verbunden ist, immer annehmbar erscheint und das andre Ressort immer als feindliches Ausland behandelt und geschädigt wird.

Es zeigt sich das in einem hohen Maße, wie ich neulich schon berührte, bei der Thätigkeit unsrer Staatsbahnen auf den Holztransport in diesem Augenblick, und ich erlaube mir bei dieser Gelegenheit, dem Herrn Abgeordneten Birchow auf seine neuliche Bemerkung ein Wort zu erwidern. Er sagte, daß wohlfeile Lohse an und für sich ein Glück sei. Nun, für einen Lohgerber gewiß! Ob aber für diejenigen, welche die acht Millionen Aus-

fall, die wir im vorigen Jahr in unsren Forsterträgen haben, durch Steuerzuschläge ersetzen wollen, das ist fraglich, ob sie an diesem Gerberglück sich erheblichen Anteil zuschreiben. (Heiterkeit.)

Im übrigen verlange ich gar nicht, daß die Loheteurer wird, im Gegenteil, ich wünsche nicht, daß die ungarische Loheteurer ebenso teuer wie die deutsche transportiert wird, sondern die deutsche ebenso wohlfeil wie die fremde, dann wird der Gerber noch viel glücklicher. Das ist es aber eben, worüber ich mich beklage, daß es nicht geschieht, und wir zerstören außerdem durch dieses Verfahren bei uns den Aufschwung, den die Anpflanzung von Lohhecken in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren auf viele Beförderung von oben her allmählich genommen hat. Alle, die auf die Mahnung der Regierung 'reingefallen sind, alle die Oberförster, die nach den Weisungen der Regierung bei uns Eichenlohschläge angelegt haben, müssen sich sagen, daß sie ein ganz unproduktives Werk unternommen haben, während sie glaubten, der Forstkultur des Landes wesentliche Dienste zu leisten. Sie sehen die ungarischen Hölzer durch ihre Waldungen fahren. Sie sind genötigt, die Schälwälder wieder auszuroden und Nadelholz anzupflanzen, obschon auch das ziemlich unvorteilhaft ist. Der ganze Siegener Haubergsbau wird durch diese Vorkommnisse ganz wesentlich geschädigt. Wenn wir aber keine Eichenlohe im Lande mehr produzieren und die ungarischen Quellen hören auf, indem die Eisenbahnen zu vernünftigen Einrichtungen kommen, vergehen darüber auch mehrere Jahre, dann sieht sich bei uns der Gerber vergebens nach inländischer Loheteurer um.

Ich bin nur durch die Einwendung des Herrn

Abgeordneten von neulich genötigt, auf diese Details einzugehen. Damit Sie aber sehen, daß ich diese Details nicht aus der Luft greife, bitte ich um die Erlaubnis, Ihnen bruchstückweise eine Mitteilung unsrer obersten Forstbehörde zu verlesen, die ich gewissermaßen als Beschwerde über unsren Staatsseisenbahnbetrieb erhalten habe und die eben ein Sporn für mich ist, in dieser Sache Eile zu haben. Der Eingang bewegt sich in Preisziffern; ich fange damit an:

Die Einnahme von Holz ist im Jahre 1877 um ca. acht Millionen Mark geringer als im Jahre 1876. Gegenwärtig haben sich die Absatzverhältnisse in den Provinzen Schlesien, Sachsen, Hannover, Westfalen, Hessen-Nassau und Rheinland so ungünstig gestaltet, daß in vielen Oberförstereien wegen gänzlichen Mangels an Absatz der Holzschlag erheblich beschränkt, in einigen Revieren ganz hat eingestellt werden müssen. Diese für die vaterländische Forstwirtschaft so unerfreuliche Erscheinung findet ihre Ursache zum Teil in der Ungunst der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse (Hört!), hauptsächlich aber ist sie eine Folge der übermäßig vermehrten Einfuhr von Holz aus außerdeutschen Ländern und des Zurückdrängens der deutschen Hölzer durch die Konkurrenz der schwedischen und österreichisch-ungarischen Hölzer. Am meisten fällt das österreichisch-ungarische Holz ins Gewicht. Die Einfuhr betrug im letzten Jahre 17 Millionen Centner von österreichischem Holze bei uns —

so viel ich obiter berechnet habe, ungefähr dasselbe Quantum, welches in allen preussischen Staatsforsten in einem Jahre eingeschlagen zu werden pflegt. —

Die Einfuhr ungarischer Lohse ist seit 1874 von

258 000 auf 1 124 000 Centner gestiegen. Die Möglichkeit einer so massenhaften Einfuhr gründet sich nur darauf, daß das aus Oesterreich-Ungarn kommende Holz vermöge der Differentialtarife auf den deutschen und namentlich den preussischen Staatsbahnen zu erheblich billigerem Satze transportiert wird, als das einheimische Holz, daß außerdem von manchen Bahnverwaltungen für größere Transporte noch sogenannte Refaktien bewilligt werden, —

das heißt ganz vom Belieben der Bahnverwaltung abhängige Pauschalsätze. —

In welchem Umfange ausländisches Holz durch billige Tarifsätze vor dem einheimischen bevorzugt wird, geht aus folgendem hervor: Nach Hannover kostet eine Waggonladung von 200 Centnern durchschnittlich pro Kilometer bei einem Transport von einer 1400 Kilometer entfernten Station in Ungarn 28 bis höchstens 33 Pfennige, im internen hannöverschen Verkehr kostet dasselbe Quantum für 1 Kilometer 43—50 Pfennige, also ein Aufschlag von 28 zu 50 Pfennigen, der fast 80—90 Prozent ausmacht. Wird der niedrigste Satz des internen Verkehrs von 43 Pfennigen, der aber selten vorkommt, auf den ungarischen Transport angewendet, so würde sich die Fracht von 466 Mark aus Ungarn ergeben; sie kostet aber infolge der Differentialtarife nur 349 Mark, das fremde Holz bezieht also eine Prämie gegen das einheimische Holz von 117 Mark auf dieses Quantum von 200 Centnern;

wem das Gewicht nicht geläufig ist, dem bemerke ich, daß 200 Centner ungefähr 25 Kubikmeter Holz betragen.

Pro Kubikmeter mußte also die Fracht von Neu- sohl nach Hannover nach den Berechnungen des in-

ternen Tarifs 23 Mark betragen; sie beträgt aber nach dem Differentialtarif nur 17 Mark, mithin zu Ungunsten des einheimischen Holzes 6 Mark weniger, oder mit andern Worten: das ungarische Holz erhält in Hannover eine Einfuhrprämie von 6 Mark pro Kubikmeter.

Sechs Mark pro Kubikmeter, das ist ungefähr auf das Klafter 19 Mark, während wir bei uns in Pommern das Klafter Holz überhaupt für 8 Mark gut und gern verkaufen. Das ist also auf dieses geringe Quantum eine ganz außerordentliche Differenz.

Hieraus erklärt sich, daß allein auf der Station Hannover im Jahre 15,600 Kubikmeter Kuchholz aus Ungarn eingehen, während es für die reichen Schätze unsres Holzes im Harz mehr oder weniger an Absatz fehlt. Nach Münden kosten 200 Centner Holz aus Ungarn durchschnittlich pro Kilometer 35 Pfennige, von Halle a. S. nach Münden aber 45 Pfennige. Die kurze Entfernung von Halle nach Münden ist bekannt. Das ungarische über Halle gehende Holz wird also im Durchschnitt pro Kilometer um 9,59 Pfennige billiger gefahren, als das einheimische aus der Umgegend von Halle kommende Holz, und jenes erhält in Münden eine Bevorzugung von 5 Mark pro Kilometer von der Eisenbahnverwaltung vergütet, indem die Transportkosten von Neusohl nach Münden bei 1030 Kilometer für 20 Kubikmeter nur 368 Mark betragen, während sie nach dem internen Tarif 467 Mark betragen müßten. Von Oberberg nach Hannover kosten 200 Centner Holz 268 Mark, also 30 Mark, von Dresden nach Hannover 43 Mark, also 50 Prozent mehr auf 386 Kilometer als auf die lange Entfernung

von 872 Kilometern. Das deutsche Holz wird also um 13,70 Pfennige pro Kilometer teurer gefahren als das österreichische. Das letztere erhält auf dieser Route eine Vorzugsprämie von 5,35 Mark für jeden Kubikmeter, also mehr als wir überhaupt für einen Kubikmeter in unsrer Provinz zahlen.

Wieweit das auf unsre Ernährungsverhältnisse zurückwirkt, das könnte ich Ihnen durch Briefe aus Oberschlesien beweisen, wo darüber geklagt wird, daß in den dortigen Wäldern alle kleinen Industrien, die auf den Schneidemühlen und Holzschneiden beruhen, augenblicklich auch die Holzhauer brotlos sind. Die Leute, die von den Fuhren zu den Schneidemühlen und von den Schneidemühlen ihren Broterwerb haben, sind brotlos und haben dabei die Annehmlichkeit, tagtäglich durch ihre Wälder die Bahnzüge aus Oesterreich vorbeifahren zu sehen, von denen jeder 30—40 Waggon galizischer und ungarischer Hölzer führt; während sie in Folge der schlechten Ernte und Arbeitslosigkeit Hunger leiden müssen. Eichene Parketts gehen jetzt vorzugsweise nur noch aus Ungarn nach Paris, während die näher gelegenen Parkettfabriken in Sachsen, Westfalen und Rheinland aus Mangel an Absatz stillstehen und zwar lediglich durch die Differentialtarife, weil unsre Fabrikate die Frachten, die sie treffen, nicht tragen können. Das amtliche Schriftstück fährt weiter fort:

Diese durch die bestehende Eisenbahnpolitik dienstlich geschaffenen Mißverhältnisse üben eine so tiefgreifende Schädigung aus, nicht bloß auf den königlichen Forstbesitz und die daraus zu erzielenden Staatseinnahmen, sondern auch auf Handel, Industrie und Steuerkraft der deutschen Länder. Es ist deshalb

dringend geboten, eine schnelle Abhilfe herbeizuführen. Vor allem muß der Forderung Geltung verschafft werden, daß auf deutschen Eisenbahnen ausländische Produkte nicht billiger gefahren werden als deutsche, und daß die entferntere Station nicht wohlfeiler fährt als die nähere.

Den Zweifeln gegenüber, die neulich an meiner Deduktion ausgesprochen wurden, und die ja auch heute noch, wenn die eigentlichen Vertreter der Eisenbahnpolitik zum Worte gelassen werden, ausgesprochen werden, will ich nur hierauf Bezug nehmen, und ich werde dafür sorgen, daß diese Darlegung durch den Druck vervielfältigt und amtlich bekannt wird. Wenn der Abgeordnete meinte, was der Herr Minister Friedenthal schon erwähnte, daß vom Handelsministerium nicht genug Beschäftigung für einen Minister übrig bliebe, wenn die Eisenbahnen abgezogen würden, so würde ich daraus den Schluß ziehen, daß im heutigen Handelsministerium die Eisenbahnen die Hauptsache sind, und namentlich die Reformen darin die dringlichsten, die überhaupt auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs angestrebt werden können; vorderhand glaube ich mehr noch ihre Schwerkraft in den finanziellen Reformen in Bezug auf Steuer- und Tarifwesen zu finden. Wenn aber im Handelsministerium das Eisenbahnwesen augenblicklich das schwerste Gewicht hat, und wenn wirklich ein Personenwechsel — was noch nicht feststeht — eintreten sollte, so würde dieser Umstand dafür sprechen, das Handelsministerium in die Hände eines besonders in Eisenbahnsachen kundigen Ministers zu legen (Hört!). Ja, rufen Sie hört! Dazu sagte ich es. Ich werde vielleicht im Lauf der Debatte noch Gelegenheit haben, das

Wort zu ergreifen. Ich bitte um Entschuldigung, wenn im Augenblick meine Erschöpfung mich abhält, zum Schluß zu gelangen.

Fürst Bismarck hat in dieser Sache und in der Session überhaupt nicht mehr das Wort genommen. Die Abzweigung der Forst- und Domänenverwaltung vom Finanzministerium, sowie die Errichtung eines besonderen Eisenbahnministeriums wurden abgelehnt, dagegen wurde die Ernennung eines Vizepräsidenten des Staatsministeriums genehmigt. Ernannt wurde dazu der Graf Otto zu Stolberg-Wernigerode; der Handelsminister Dr. Achenbach nahm am 30. März seine Entlassung, an demselben Tage wurde die Session geschlossen.